13e Année. — N° 617. NUMÉRO DOUBLE : UN FRANC (Étranger : 1 fr. 50) 16 Juillet 1910. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LES TRIOMPHATEURS DE REIMS

Au milieu : Leblanc, premier de nos représentants pour la Coupe Gordon-Bennett. En haut : à gauche, Labouchère; à droite, Morane,

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

Terrot & Cie
Dijon

CYCLES MOTOCYCLES TERROT DIJON CÔTE D'OR

La Marque des Touristes

Bicyclettes

à 2, 3, 4 6, et 10 vitesses, par pédalage direct rétro-direct ou par levier.

Motorette Terrot

2 ch., avec changement de vitesse progressif.

Premier prix à tous les concours du T. C. F.

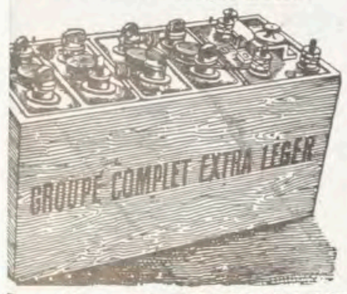
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

ALLUMAGE BEN TAYOUX

Employé par **BLÉRIOT** et **LATHAM**

Avet B. C. F. et Marque DARY



Spécialité d'appareils d'aviation à grand rendement fonctionnant en tous sens.

Double allumage léger très puissant.

Jamais de ratés.

PRIX ◦ MODÉRÉS

Rue Chevallier, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Drs JORET & HOMOLLE**

Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le Fl. 4'50 franco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

ITURE DE PROMENADE

DUPONT

Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Voi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

GE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (Discret). MAZE U. 142, Boul. Magenta, Paris.

TOUTE FEMME FAISANT DE L'AUTO DOIT AVOIR.....

LE

Manteau à transformations

en tissus d'Ecosse, grands revers à carreaux, martingale derrière, se fermant jusqu'en haut à volonté

Prix : 125 francs

CRÉATION DE

CHOQUET-SCOTLAND

8, Rue Auber. PARIS

ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

CARROSSERIE

"TORPILLEUR"

Lamplugh et Cie

..SE FAIT OUVERTE ou FERMÉE..

DEVIS SUR DEMANDE

TYPE 254

8, RUE ERNEST-COGNACQ, LEVALLOIS-PERRET. S/S.

TÉL. 504-67

A.-A. TUNMER & Cie

27, RUE DU 4-SEPTEMBRE & 14, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

PARIS

96, Rue Sainte-Catherine. BORDEAUX — 13, Rue de la Charité. LYON

NOS COSTUMES DE BAIN POUR HOMMES

Jersey coton, noir, marine ou rouge, col échancré, sans manches. . . **3** fr. et **4** fr. **25**
Jersey laine, même genre. . . . . **7** fr. **50** et **9** fr. **50**
Sur commande toutes nuances jersey laine. . . . . **12** fr. **50**
Modèle soie zéphyr, adopté par tous les champions. . . . . **15** fr. et **25** fr.

COSTUMES DE BAIN POUR DAMES

Modèle collant, adopté par l'ONDINE. . . . . **7** fr. **50**
Costume serge bleu marine avec blouse et jupe courte. . . . **11** fr. **50** et **13** fr. **50**
PEIGNOIRS, sans manches ou avec manches. **6** fr. **75** **8** fr. **75** **10** fr. **50** et **13** fr. **50**

BONNETS, CEINTURES DE SAUVETAGE, SERVIETTES RUGUEUSES, etc.

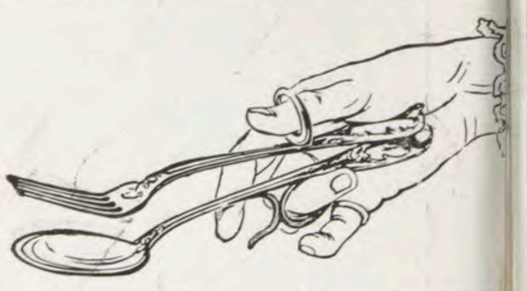
SPÉCIALITÉ D'ARTICLES DE WATER-POLO

Demandez notre Catalogue (VIe illustré franco

ORFÈVRERIE "CHRISTOFLE"

MANUFACTURE : 56, Rue de Bondy, PARIS.

En Vente chez tous nos Représentants de France et de l'Etranger ; chez tous les Horlogers, Bijoutiers, Orfèvres, etc., etc.



Couvert Serveur breveté **11 5**

Cycles Griffon Courbevoie (Seine)

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Gde-Armée.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A July 16th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

16 Juillet 1910 — N° 617
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

OLIESLAEGERS REVIENT APRÈS SON RECORD

L'ancien champion motocycliste, l'Anversois Olieslaegers, est aussi brillant dans les airs qu'il l'était sur le ciment. Il est passé virtuose du monoplan. Il n'a cessé d'émerveiller les spectateurs du meeting de Reims par ses prouesses de plus en plus extraordinaires. Il couvrit au total 1.693 kilomètres. Le dernier jour, il s'attribua les records de la distance et de la durée avec 392 kilom. 750 en 5 h. 3 m. 50 s.

Notre " Numéro double" du Meeting de Champagne

Ainsi que nous l'avions annoncé à nos lecteurs, nous publions aujourd'hui un « numéro double » de 32 pages pour donner un compte rendu, pour ainsi dire cinématographique, du meeting de Reims. Nous avions dit que cette semaine nous stupéfierait. Elle a tenu plus encore qu'elle ne promettait. Il est impossible de décrire l'admiration profonde provoquée par les prouesses exécutées pendant ces huit jours par les aviateurs. Quotidiennement, nous assistions à des hécatombes de records, mais ceux-ci, dès le lendemain, étaient à nouveau battus. Jusqu'ici, l'aviation était un sport d'essais. Maintenant, grâce à Reims, elle a prouvé que, malgré les progrès que l'on pouvait encore espérer, nulle performance ne devait désormais nous étonner.

Aussi la lecture de ce numéro est-elle des plus instructives et des plus convaincantes. Nous sommes heureux, grâce au service que nous avions organisé, de pouvoir donner une série de documents du plus puissant intérêt, qui fera revivre les émotions de cette semaine.

Cet événement mondial que constitue le meeting de Reims ne nous a pas fait oublier les autres épreuves importantes de la semaine. C'est ainsi que nous avons consacré une large place au Grand Prix Cycliste, au Tour de France, au match Johnson-Jeffries et aux courses hippiques de la semaine.

Nous avons néanmoins été obligés de remettre à la semaine prochaine le compte rendu des Championnats d'Angleterre et du voyage du R. C. F. Outre-Manche. Dans notre prochain numéro nous espérons pouvoir également publier les photographies du combat Johnson-Jeffries que notre envoyé spécial, Georges Dupuy, nous a annoncées par câblogramme.

Rappelons à nos lecteurs que les « numéros doubles » de la Vie au Grand Air, *qui contiennent 32 pages et ne coûtent qu'un franc, sont envoyés gratuitement à tous nos abonnés. C'est donc un précieux avantage que nous offrons ainsi à ceux qui souscrivent un abonnement à notre publication. Nous nous permettons de le rappeler.*

UNE SEMAINE TRIOMPHALE

Le meeting de Reims fut le triomphe des monoplans, qui pulvérisèrent tous les records ; les épreuves de hauteur et la course en ligne eurent toutes les faveurs du public.

Si le mauvais temps qui n'a cessé de sévir pendant toute la semaine et si, aussi, une certaine lassitude, née de l'aléa des meetings, n'a pas permis à la Grande Semaine de Champagne de réunir une fois de plus les multitudes immenses que nous vîmes l'an dernier dans la plaine de Bétheny, on peut dire qu'au point de vue du sport, le deuxième meeting de Reims a dépassé toutes les espérances.

Jamais les prophètes les plus optimistes n'auraient pu prédire une pareille hécatombe de records, et moi-même, il y a huit jours, j'hésitais encore. Non que la qualité des appareils et la valeur des pilotes ne permissent les plus grandes espérances, mais je craignais, et beaucoup d'autres avec moi, que l'encombrement de la piste, la rencontre des remous et les « soufflages » n'empêchassent les records d'être atteints.

Nous nous trompions, et combien en suis-je heureux, puisque, comme aux plus beaux jours du cyclisme, nous pûmes voir chaque jour établir des records merveilleux qui, le lendemain, étaient surpassés. On peut médire des meetings, on peut protester contre leur monotonie, contre l'ennui intense qui ressort de ces carrousels indéfinis autour des pylones ; mais celui qui vient de se terminer a montré qu'une réunion de ce genre est nécessaire chaque année. C'est là que l'on peut mesurer l'effort accompli en douze mois, constater les progrès effectués, les perfectionnements de toute nature.

Je montrais, la semaine dernière, par une simple comparaison, comment le meeting de Reims avait marqué une date dans l'histoire de l'aviation. La comparaison que nous avons à faire cette année est encore plus édifiante, pour ainsi dire, puisque tous les records furent battus et rebattus et puisqu'aucun des noms qui figuraient sur la liste des records que nous publiions n'existe plus aujourd'hui sur cette nouvelle table, qu'il fallut établir pour ainsi dire chaque soir à nouveau, pour la démolir le lendemain.

Nos lecteurs nous sauront gré de leur mettre sous les yeux cette liste, en même temps qu'un tableau de comparaison avec les anciens records.

Records de vitesse.

5	kilomètres,	Morane . . .	2 m. 48 s. 2/5
10	—	— . . .	5 m. 42 s.
20	—	— . . .	12 m. 43 s. 3/5
30	kilomètres,	Olieslaegers.	20 m. 43 s. 1/5
40	—	—	27 m. 26 s.
50	—	—	34 m. 6 s. 3/5
60	—	—	40 m. 56 s.
70	—	—	47 m. 46 s. 1/5
80	—	—	54 m. 44 s. 3/5
90	—	—	1 h. 1 m. 23 s. 1/5
100	—	—	1 h. 8 m. 1 s.
150	—	—	1 h. 53 m. 28 s. 3/5
200	—	—	2 h. 31 m. 40 s.
250	—	—	3 h. 8 m. 44 s. 3/5
300	—	—	3 h. 47 m. 33 s. 2/5

Record de durée.

Olieslaegers . . . . . 5 h. 3 m. 5 s. 1/5

Records de temps.

1/4	d'heure	Leblanc.	20 kil.
1/2	heure	—	40 kil.
1	heure	Olieslagers.	87 kil.
2	heures	—	157 kil.
3	heures	—	237 kil. 750
4	heures	—	315 kil. 250
5	heures	—	390 kil. 250

Record de distance.

Olieslaegers. . . . . 392 kil. 750

Record de hauteur.

Latham . . . . . 1.384 mètres.

Record de la plus grande vitesse.

Morane. . . . . 106 kil. 508

Une comparaison de quelques-uns de ces chiffres avec ceux de la semaine précédente est intéressante. Faisons-la seulement pour les principaux.

Le record de distance, détenu par H. Farman, avec 232 kil. 212, est battu par Olieslaegers. Il passe le lendemain avec 340 kilomètres à Labouchère, qui se le voit enlever un jour après par Olieslaegers, qui couvre 392 kil. 750.

Le record de durée, qui appartenait également à Henri Farman avec 4 h. 17 m. 20 s. passe à Labouchère avec 4 h. 37 m. 2/5, puis à Olieslaegers avec 5 h. 3 m. 5 s. 1/5.

Le record de la plus grande vitesse passe de Curtiss (88 kil. 450 à l'heure) à Morane (106 kil. 508.)

Enfin le record de la hauteur est enlevé par Latham avec 1.384 mètres à Paulhan, qui le détenait avec 1.269 mètres : on se souvient, en effet, que le chiffre de 1.520 mètres indiqué tout d'abord pour l'altitude atteinte par Paulhan à Los Angeles fut rectifié par la suite et ramené, par l'Aéro-Club d'Amérique, à 1.269 m. 70. Coïncidence curieuse : c'est à six mois jour par jour (7 janvier, 7 juillet) que Latham établit ses deux records de hauteur de 1.000 et 1.384 mètres.

Les vainqueurs. Si la réunion de Reims vit la chute des records, elle vit aussi le triomphe des monoplans. On devait s'y attendre. Plus souple, plus maniable, plus rapide, il était certain que, dès qu'il serait muni d'un moteur au point, sûr et vite, le merveilleux navire de l'air qu'est l'Antoinette, cet oiseau minuscule et léger qu'est le Blériot laisseraient loin d'eux tous leurs concurrents. On le vit dès le début du meeting. Dès le premier jour, Morane, Latham, le malheureux Wachter figurent en tête de liste, et, à partir de ce moment, ce n'est plus qu'entre les monoplans que la lutte se livre, les autres se contentent d'assister en comparses ou en spectateurs désintéressés à ces matches.

Dans les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, Leblanc, Latham et Labouchère se qualifient. C'est donc un Blériot et deux Antoinette qui iront représenter nos couleurs en Amérique, si toutefois l'Aéro-Club consent à passer par les fourches caudines des Wright, ou si les tribunaux d'Outre-Atlantique se décident à mettre un frein aux fantaisies accaparantes des deux célèbres frères.

Puis viennent les courses de vitesse : Morane, Leblanc, Olieslaegers, Labouchère, Latham, Wagner restent en ligne. Seul des biplans, Lindpaintner parvient à se qualifier. Il est battu dans sa demi finale et c'est entre les trois premiers que se dispute la finale. Tous les trois montent des appareils identiques, et c'est une simple différence dans la mise au point du moteur ou dans le rendement de l'hélice qui leur permet de se classer dans cet ordre, Morane ayant toujours été incontestablement le plus vite.

Mais, le lendemain, Morane paraît avec son appareil, à envergure réduite, sur lequel est monté un moteur de 100 chevaux. C'est un ensemble de deux moteurs de 50 chevaux à 7 cylindres, montés sur le même arbre, et décalés de 1/7 l'un par rapport à l'autre. L'impression produite est terrible. Avec un bruit de locomotive, l'appareil se décolle, s'élance, laissant littéralement sur place ceux qu'il dépasse sur sa route. Malgré le manque d'habitude de l'appareil et l'encombrement de la piste qui le forcent à prendre les virages larges, Morane atteint le 104 à l'heure. Le lendemain, il dépassait encore cette vitesse, couvrant les 5 kilomètres en 2 m. 48 s. 2/5, soit 106 kilom. 508 à l'heure. On peut affirmer que, dans les lignes droites, l'appareil a atteint le 120 à l'heure. Il est regrettable qu'un accident banal, un tuyau d'essence cassé au départ, ne lui permit pas de mettre son moteur en marche dans la minute laissée pour ce soin aux concurrents du Prix Michel Ephrussi, car il aurait enlevé de loin l'épreuve, et son temps sur les 22 kilomètres aurait été intéressant à constater.

Pour prendre part à cette épreuve, Morane n'était pas parti dans le Prix de la Hauteur. Avec son minuscule appareil, il aurait très bien pu enlever à Latham son record de 1.384 mètres. Il se vit, au contraire, souffler la deuxième place par Chavez. L'excellent pilote, dont on n'a pas oublié la lutte contre Latham au meeting de Nice, accomplit ce tour d'audace de partir pour la hauteur sur un monoplan acheté de la veille, alors qu'il n'avait jamais conduit qu'un biplan et s'élevait à 1.150 mètres, arrêté seulement par l'impossibilité où il se trouvait, au milieu des nuages, de se rendre compte s'il montait ou s'il descendait. C'est un bel acte de courage raisonné qui n'étonne pas du sportsman qu'est Chavez.

A côté de ces rois de l'air, d'autres, des débutants comme les Nieuport, les de Pischof firent de très belles performances : les premiers, avec leurs moteurs de 20 chevaux surtout furent vraiment étonnants et le second, rempli de nouveautés ingénieuses, fut très examiné.

Les vaincus. Les vaincus de la semaine, ce sont les biplans. Ils s'y attendaient, mais il faut dire que leurs pilotes n'ont peut-être pas fait tout ce qu'il fallait pour défendre leurs chances. La plupart se sont laissé aller au découragement et n'ont même plus,

Le Président de la République à Reims.

Le Président de la République vint à Reims le mercredi, le seul jour où le temps empêchait les vols. Il était accompagné de Mme Fallières et de MM. Briand, président du Conseil ; Barthou, ministre de la Justice ; Dupuy, ministre du Commerce ; Pichon, ministre des Affaires Etrangères et du Général Brun, ministre de la Guerre. Il fut reçu par le Marquis de Polignac.

après avoir fait le tour qui leur permettait de rentrer dans leur droit d'engagement, sorti leurs appareils de leurs hangars. C'est faire preuve d'un manque de sportivité regrettable et d'un défaut de compréhension des règlements des épreuves. Legagneux, Weymann, Lindpaintner furent parmi les plus assidus. Le premier, à son ordinaire, se livra à des promenades au-dessus de la campagne et des cathédrales, emmenant passagers et passagères. S'ils avaient été mieux aidés par leurs coéquipiers, ils auraient certainement assuré à leurs maisons une meilleure place dans la grande épreuve du meeting, le Grand Prix de Champagne, le Prix des Constructeurs. Celui-ci revient à Antoinette avec 2.601 kilomètres. C'est une victoire dont chacun se réjouira. La place que M. Levavasseur a prise dans l'aviation depuis ses débuts lui valait bien de remporter enfin une victoire qu'il méritait depuis longtemps.

Si le temps eût été plus favorable, les biplans se seraient mieux défendus. Weymann et de Baeder, devant le Président, défendirent l'honneur de la corporation. Mais ne durent-ils pas céder le pas à Latham, merveilleux et impressionnant dans la tempête ? Ils n'ont pas dit leur dernier mot. Aussi bien, ils ne répondent pas aux mêmes besoins et avec leur poids, leur envergure, ils ne peuvent se contenter du moteur qui suffit à leurs légers adversaires.

La leçon d'hier ne sera pas perdue pour eux. Ils s'étaient un peu endormis sur leurs lauriers. Nous dirions qu'il est temps que leurs constructeurs se réveillent, si nous ne savions de bonne source qu'ils sont déjà bien réveillés.

MARCEL VIOLLETTE.

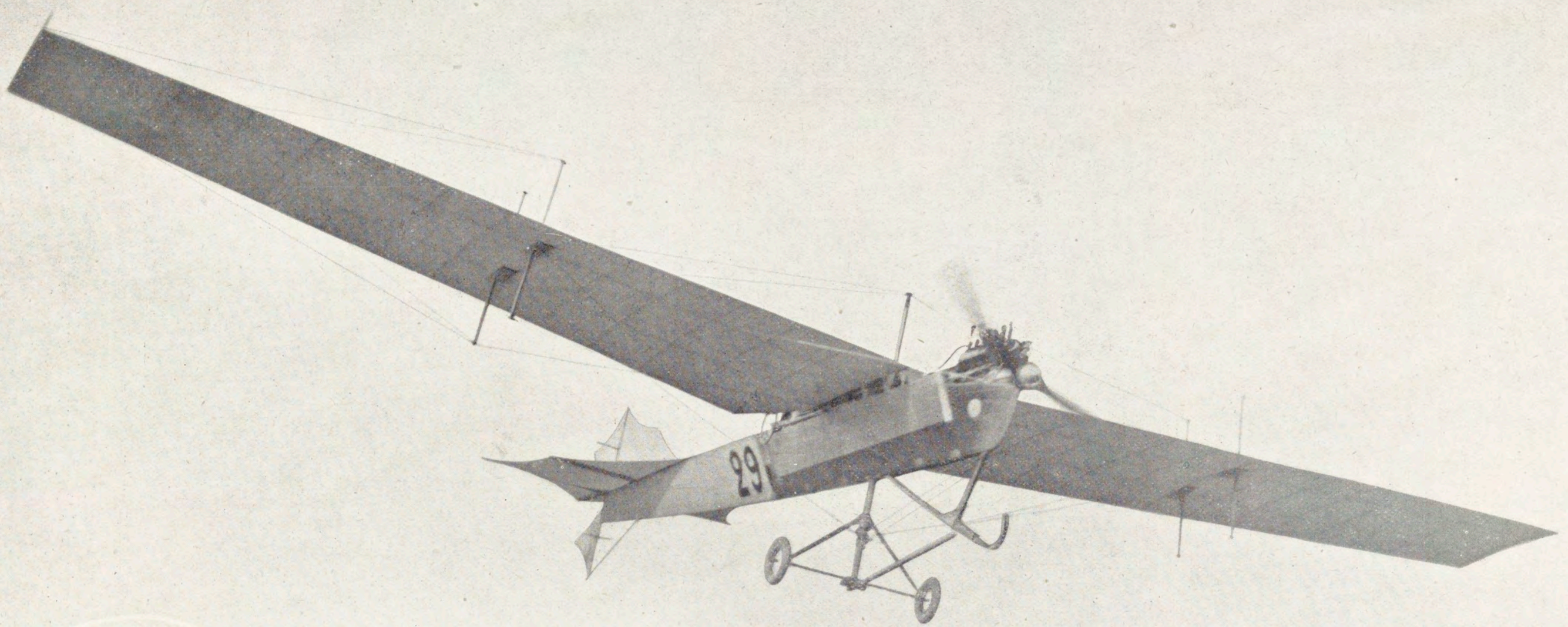
POUR LA COUPE GORDON-BENNETT

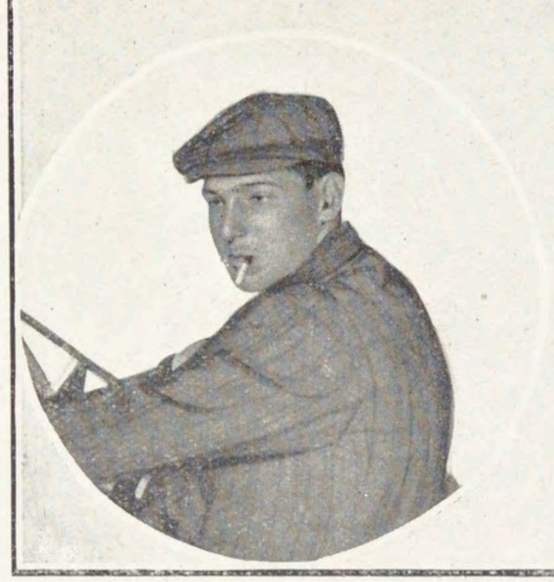
LEBLANC, PREMIER DE NOS REPRÉSENTANTS

Le troisième jour du meeting de Reims furent disputées les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, destinées à fournir les trois aviateurs qui devront défendre nos couleurs en Amérique. La victoire revint à Leblanc, qui accomplit les 100 kilomètres du parcours en 1 h. 19 m. 13 s. 3/5. Il établissait en même temps les records de vitesse de 50 à 100 kilomètres. Détail technique : Magnéto Bosch.

La Vie au Grand Air

LES ÉLIMINATOIRES DE LA COUPE GORDON-BENNETT

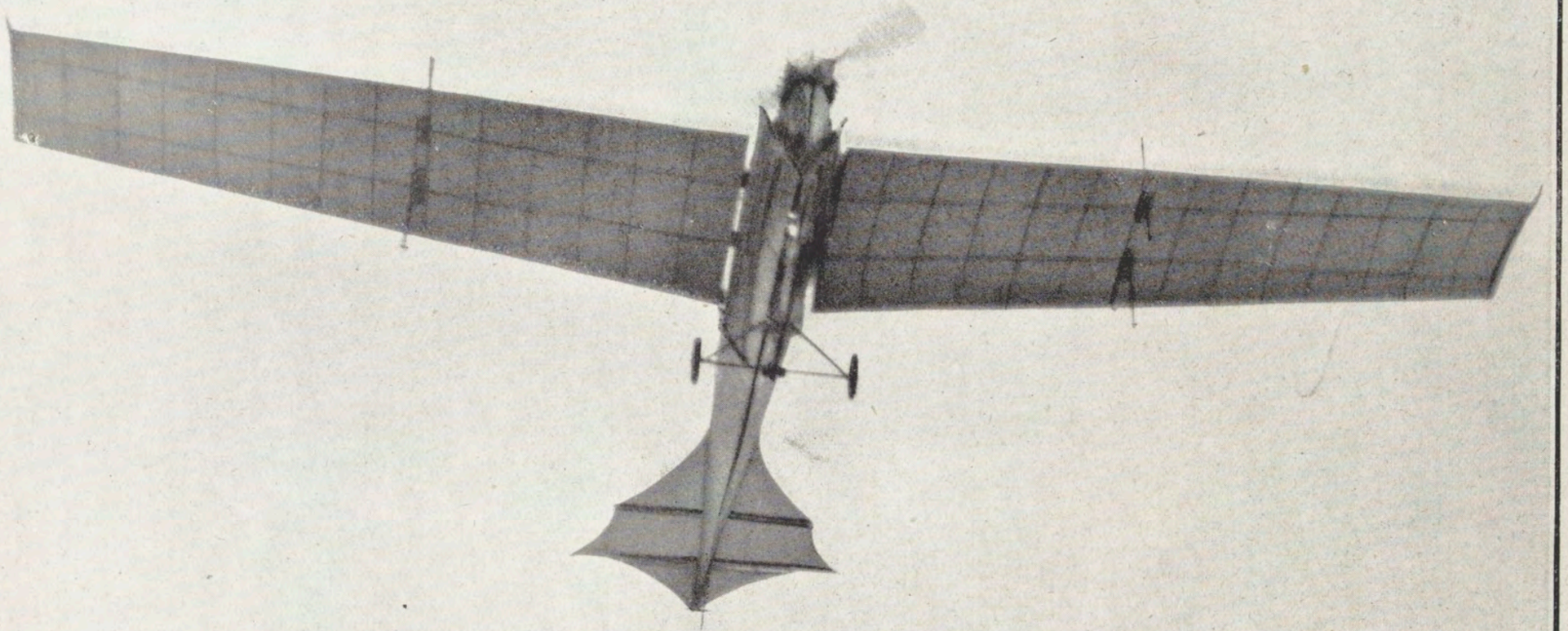




LATHAM, DEUXIÈME DE NOS REPRÉSENTANTS

Latham s'est classé second, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 24 m. 58 s. 3/5. Il est à espérer que devant ces merveilleux résultats, la Coupe, ravie l'an dernier à la France par Glenn Curtiss, y reviendra bientôt. Nous serons représentés en Amérique par les plus hardis de nos aviateurs. Latham termina cette journée bien remplie en allant évoluer sur Reims et en passant à plus de 200 mètres au-dessus des tours de la cathédrale, à la nuit tombante.

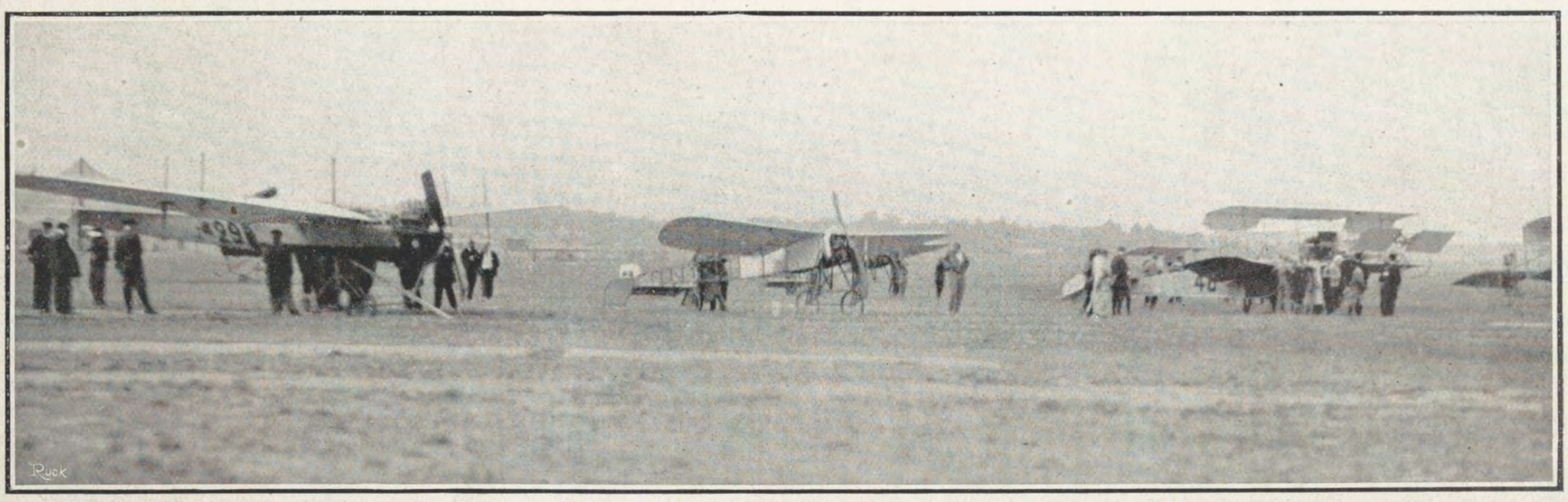
Nos Représentants à la Coupe Bennett



LABOUCHÈRE, TROISIEME DE NOS REPRÉSENTANTS

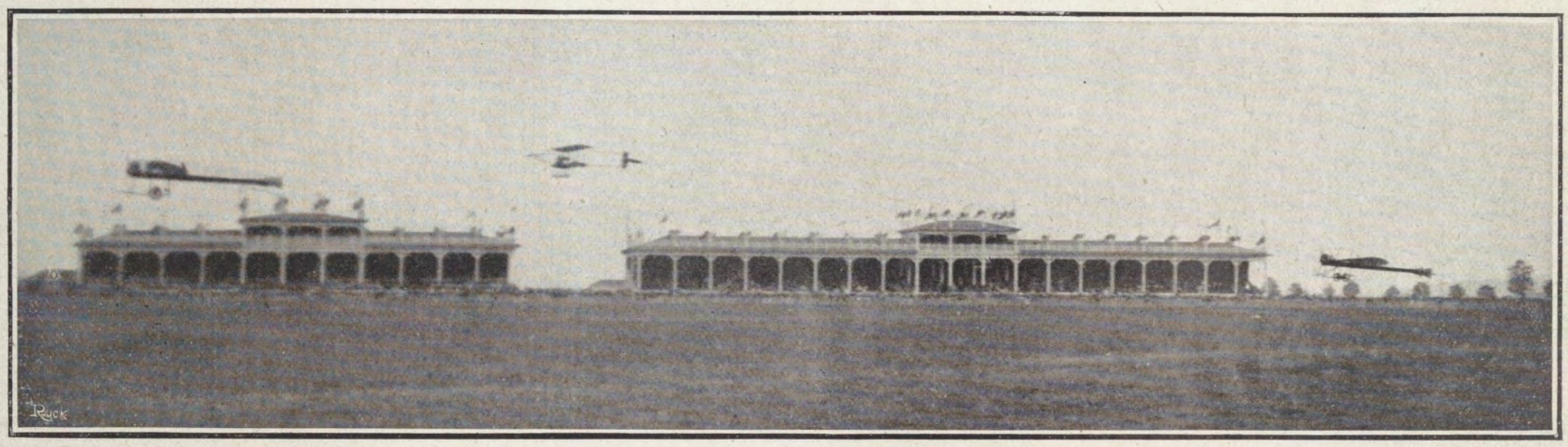
Labouchère, qui était un inconnu des meetings, mais qui avait déjà fait des vols remarquables à Mourmelon, s'est révélé au cours de cette semaine. En dehors des performances merveilleuses dont nous parlons plus loin, il s'est classé 3e dans les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, accomplissant les 100 kilomètres en 1 h. 25 m. 24 s.

LE PRIX MICHEL EPHRUSSI



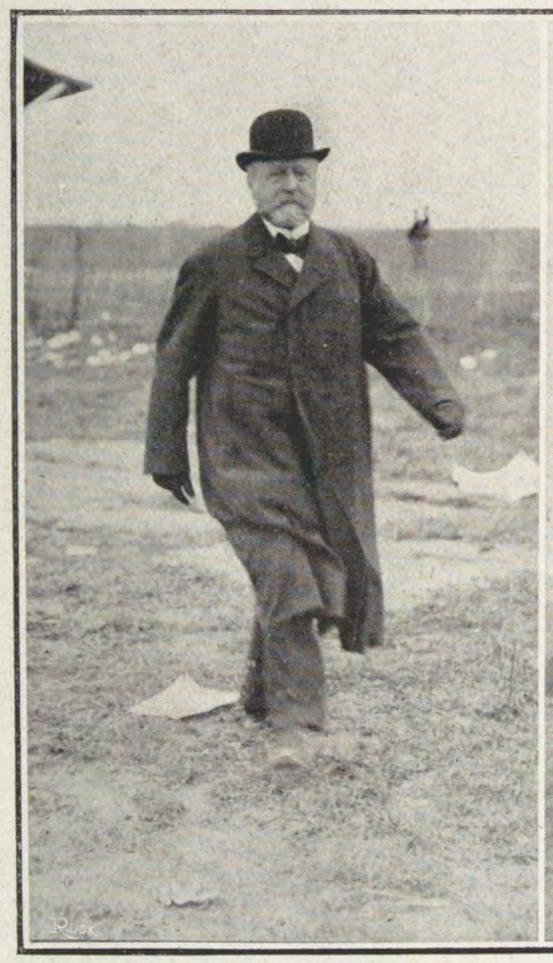
Le départ en ligne.

Cette épreuve consistait en une course à travers la campagne, sur un circuit de 22 kilomètres, qui passait par Vitry-lès-Reims, Bazancourt et Fresnes. Les départs étaient donnés par séries de trois coureurs partant simultanément.



Le passage d'une série devant les tribunes.

Au premier coup de pistolet, les aides mettaient les moteurs en marche ; au second coup, une minute après, les trois concurrents partaient ensemble. C'est la première fois qu'un départ en ligne était donné à des aéroplanes. Sur notre photo, Wagner, Lindpaintner et Marcel Hanriot.



M. Michel Ephrussi.

Fondateur du prix qui porte son nom, et auquel il affecta une somme de 10.000 francs.

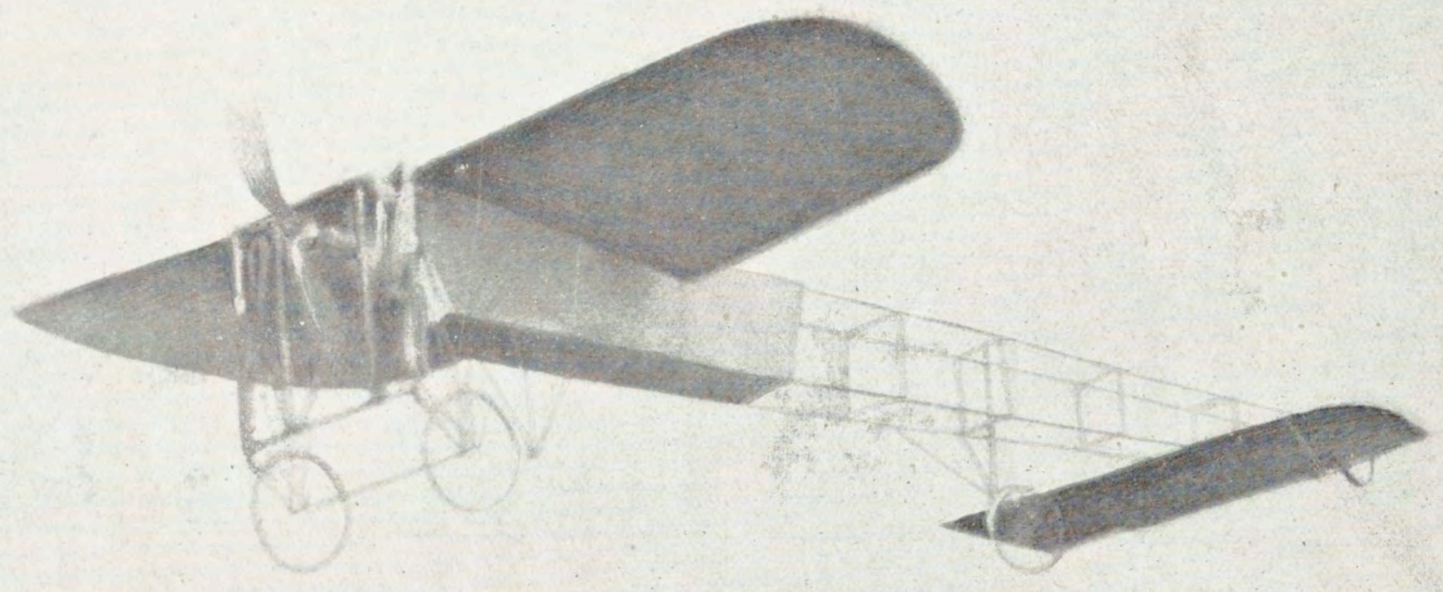
Wagner, second du prix Michel Ephrussi.

Le prix Michel Ephrussi revient à Leblanc en 17 m. 14 s. 1/5. Wagner prend la seconde place en 20 m. 57 s. 4/5. Détail technique : toiles Continental.

Comment on donnait le départ.

On se fût cru de retour au temps des courses d'automobiles, quand le commissaire général Surcouf se présentait le revolver à la main, suivi de son fanion.

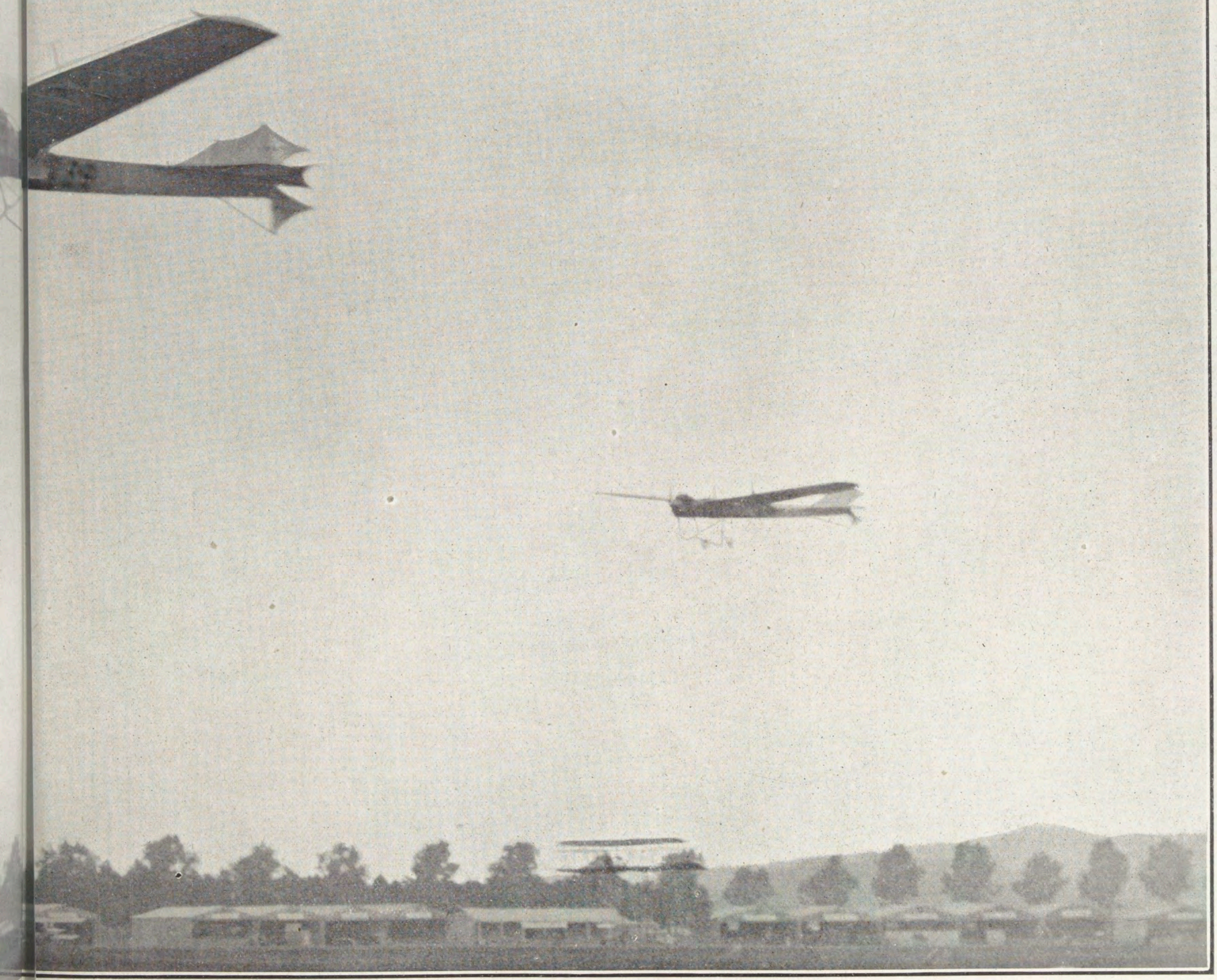
LES REPRÉSENTANTS DE LA FRA



LE MATCH LEBLANC.

Si le meeting de Reims, débuta si tristement pour le monoplan, celui-ci prit sa revanche et remporta une éclatante victoire sur les biplans. Dans toutes les épreuv ceux-ci furent battus par ceux-là. Et ce sont justement trois monoplans qui iront nous représenter aux Etats-Unis, pour la grande épreuve internationale, la Cou

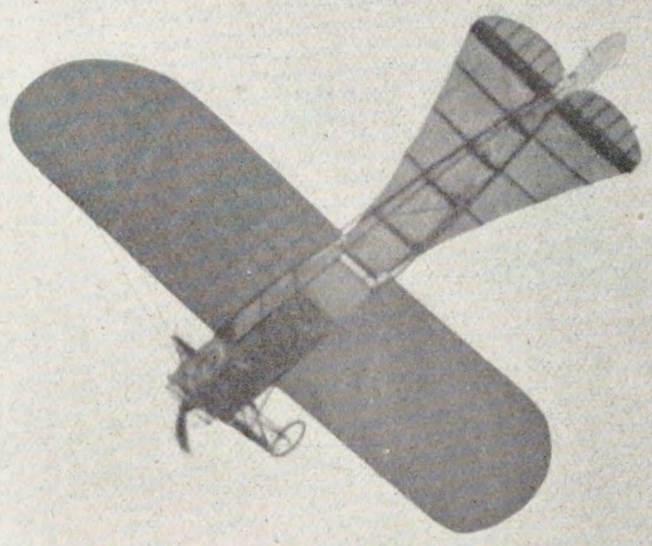
A LA COUPE GORDON-BENNETT



M ET LABOUCHERE

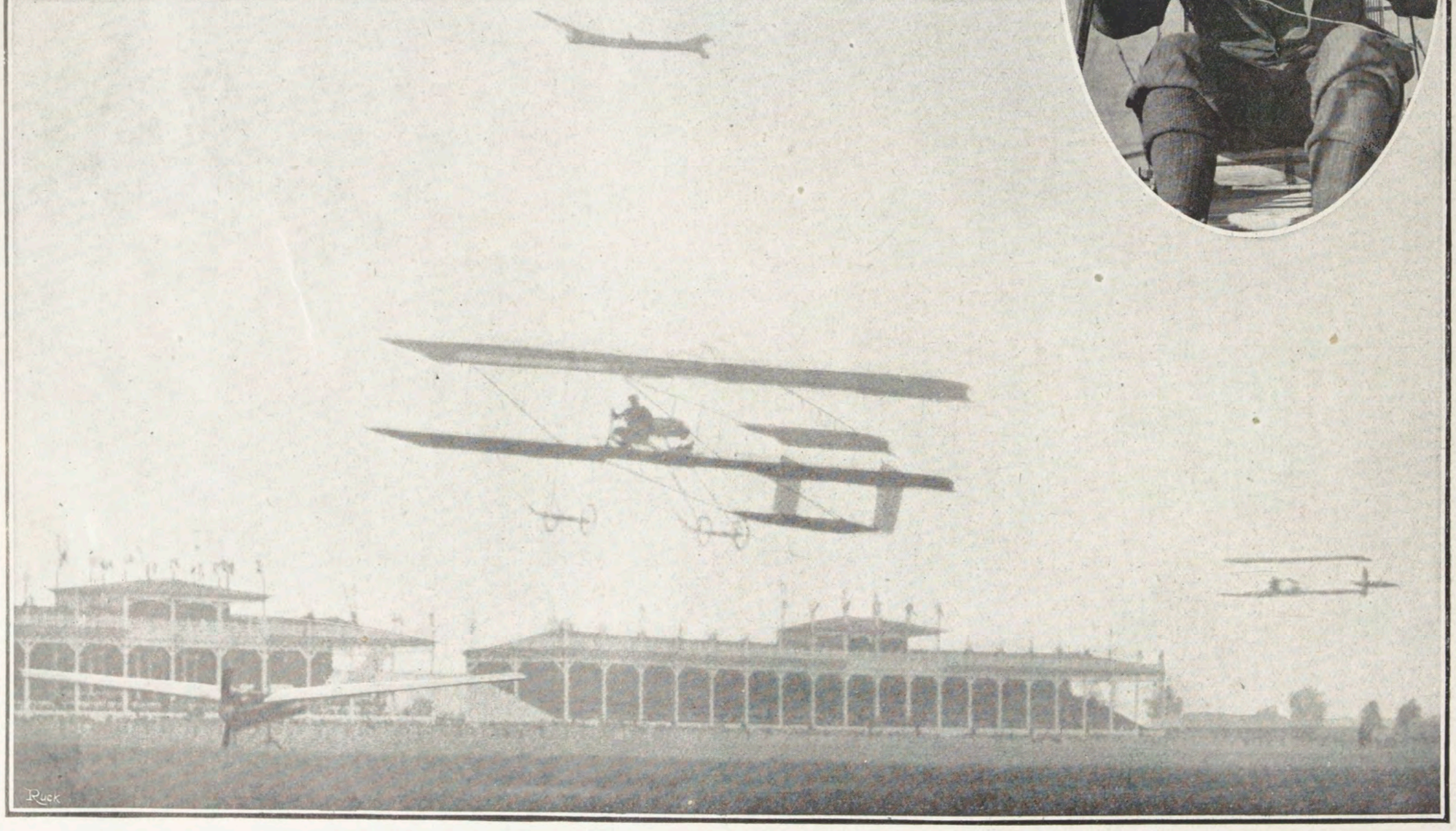
Cordon-Bennett. Il faut espérer que nous brillerons dans ce concours, si toutefois il se dispute, comme nous le fîmes pour l'automobile. Nous pouvons avoir confiance en notre équipe, puisque nos représentants sont les trois virtuoses : Leblanc, Latham et Labouchère.

DIMANCHE



Morane en vol.

Le premier jour du meeting de Reims, attristé par la mort du pauvre Wachter, qui avait couvert 142 kil. 625 et se trouvait en tête du classement, a été marqué par de belles prouesses. Morane se classait 1er du Prix de la hauteur, avec 862 m. Détails techniques : moteur Gnôme, magnéto Bosch.



Crochon, Dufour et Latham en vol.

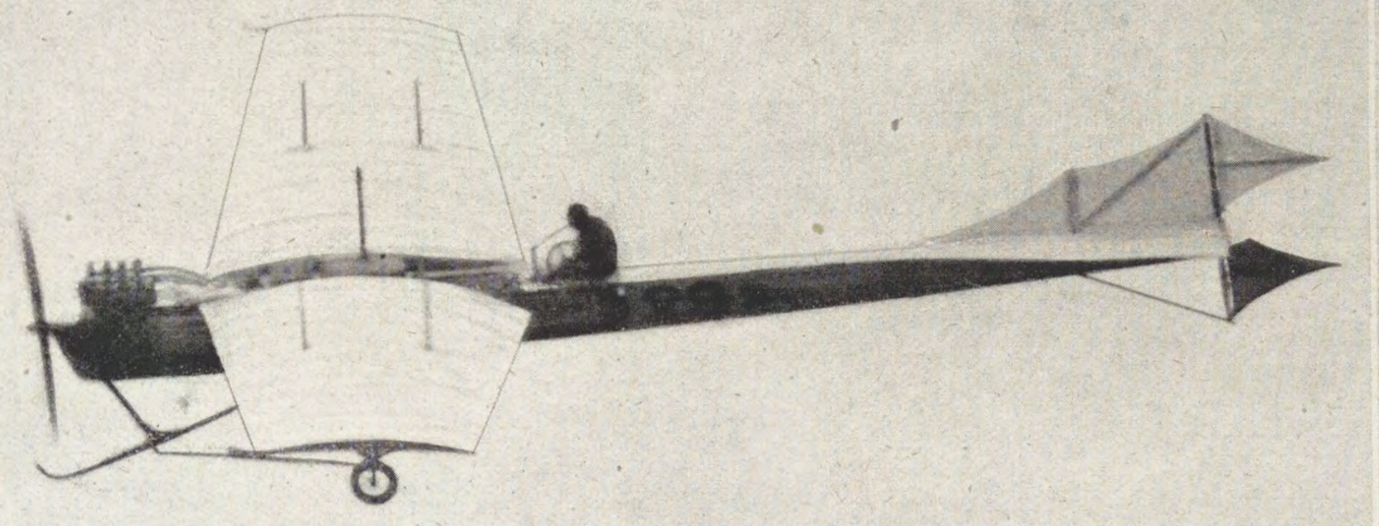
Latham s'est classé 1er du Prix de la totalisation des hauteurs, réussissant le total de 1.464 mètres, devant Morane avec 832 mètres.

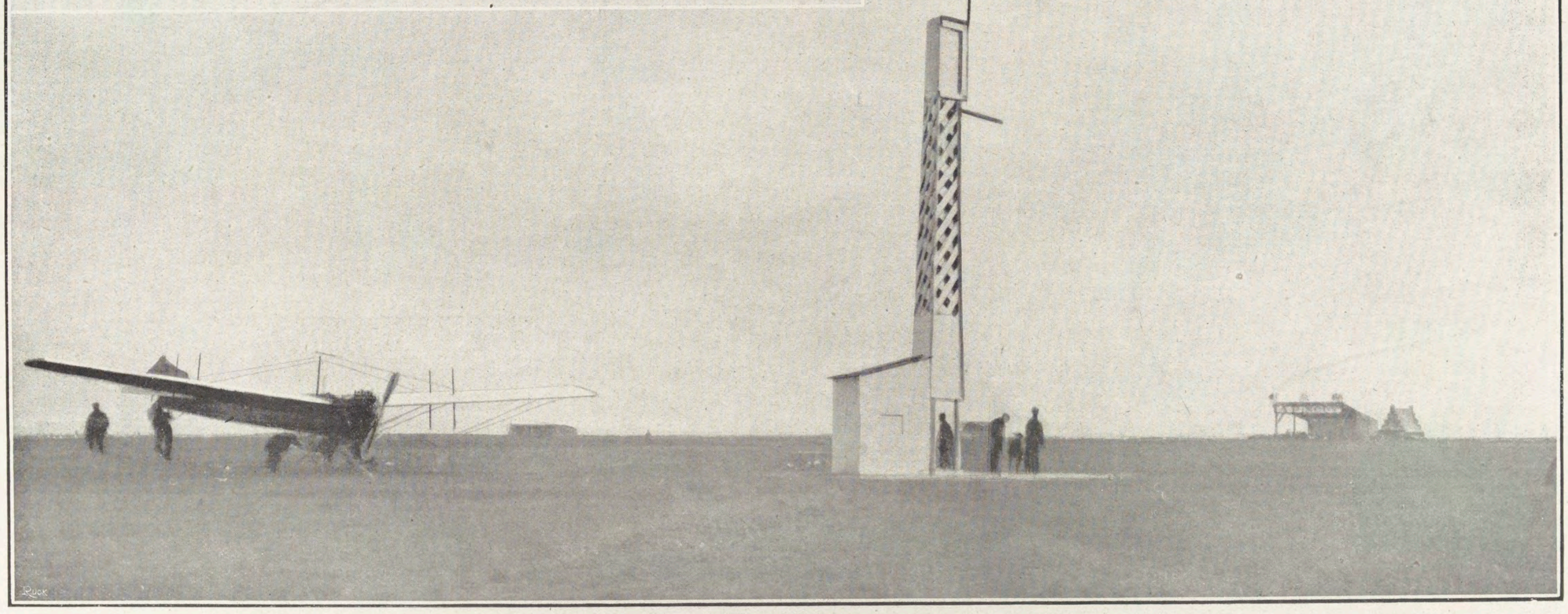
Tétard.

Tétard, 1er du plus long vol sans escale, le premier jour, avec 87 kil. 125 m.

La Vie au Grand Air

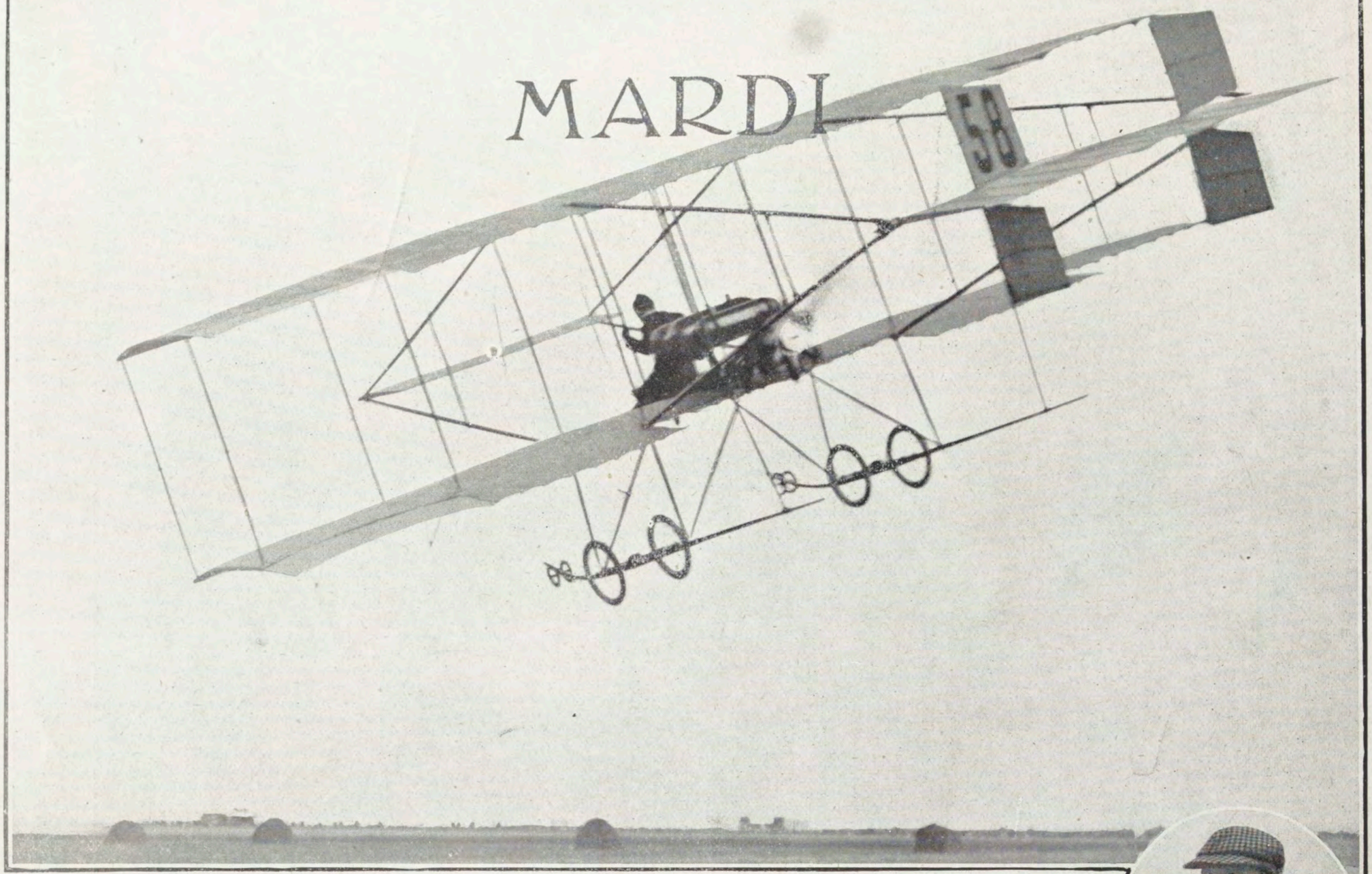
LUNDI





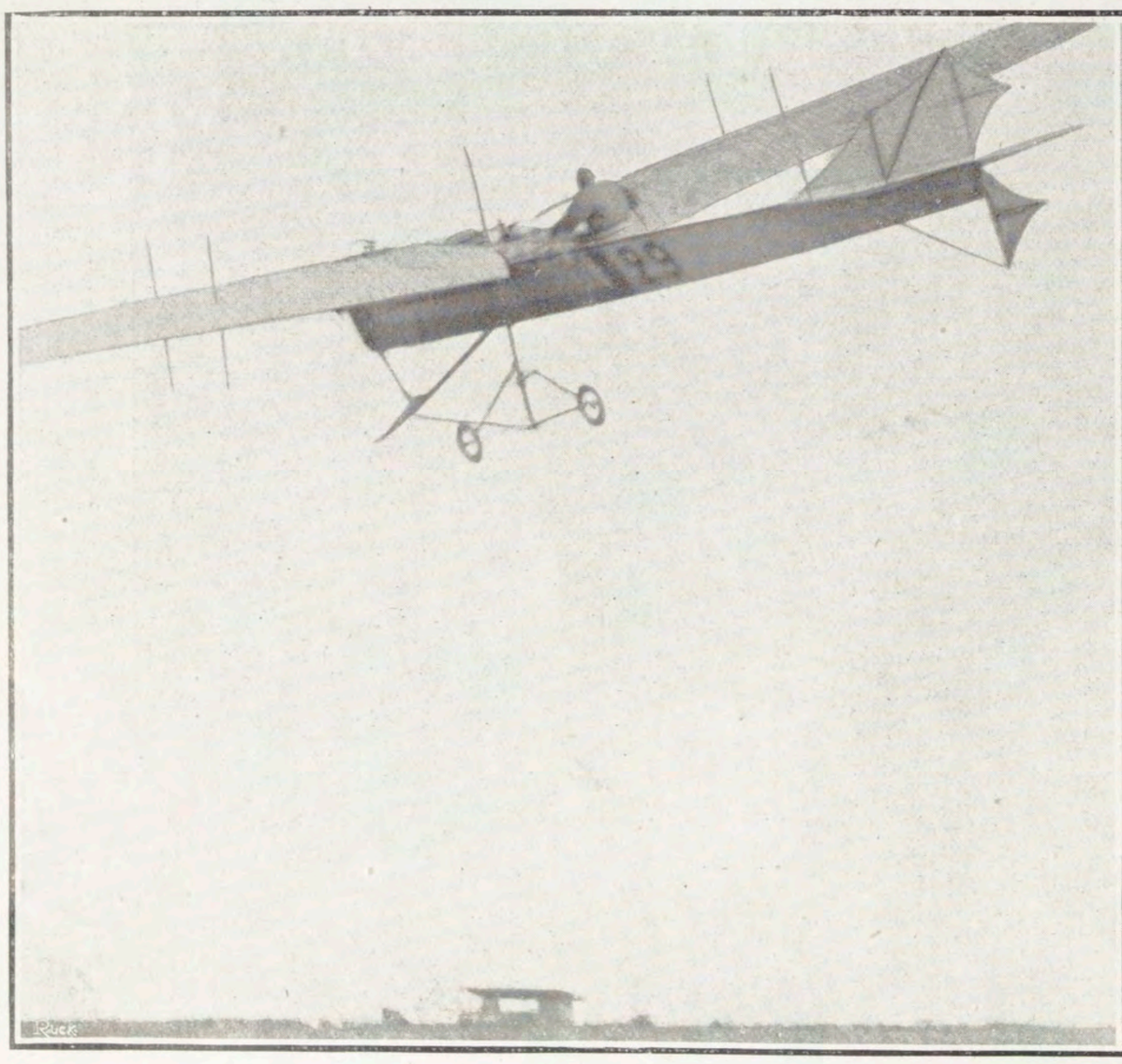
UN VOL D'OLIESLAEGERS

La journée du lundi fut marquée par de nombreuses chutes, heureusement sans gravité. Les triomphateurs de la journée furent Olieslaegers, 1er ce jour-là du prix des constructeurs avec 213 kilomètres; Latham (dont nous donnons un cliché en médaillon), vainqueur de la plus grande distance sans escale, avec 105 kilomètres en 1 h. 27 m. 10 s., et Morane, dans le prix de vitesse : 5 kilomètres en 3 m. 15 s. et les 10 kilomètres en 6 m. 48 s.



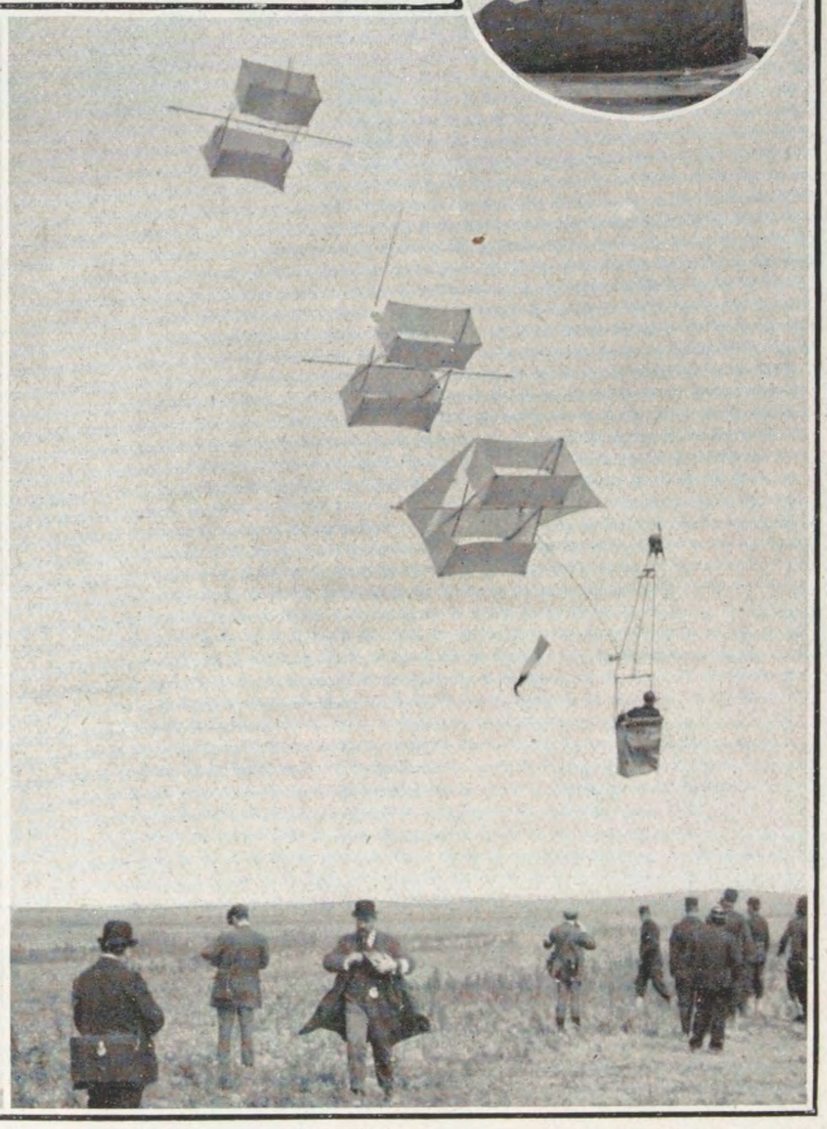
Le débutant Weymann.

Au cours de la troisième journée, Weymann se classait premier du Prix de la Totalisation des vols avec 333 kil. 750 mètres Détails techniques : biplan H. Farman, Magneto Bosch.



Latham en vitesse.

Latham accomplissait unebelle performance, couvrant les 20 kil. en 14 m. 58 s. 3/5. Latham reste toujours le roi des pilotes et quand il vire sur une aile, au ras d'un pylône, le spectacle est vraiment impressionnant.



Les cerfs-volants militaires.

Le Prix des Cerfs-volants revenait au capitaine Madiot restant 34m. à 250 m.

Morane.

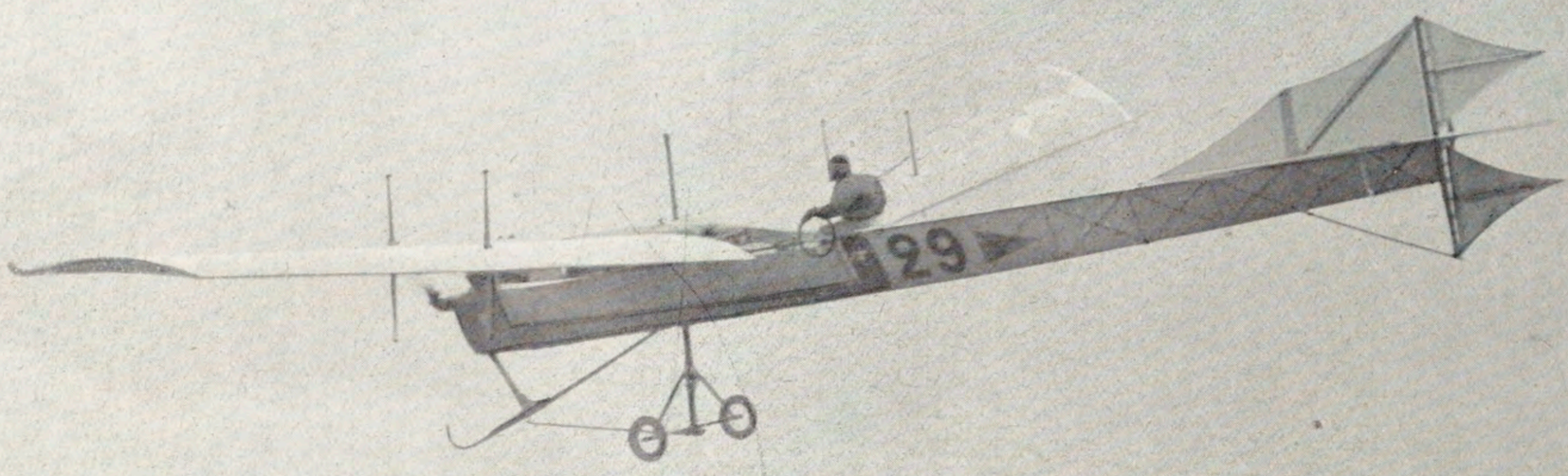
Morane, concourant pour le Prix de la Hauteur, atteignait 650 mètres.

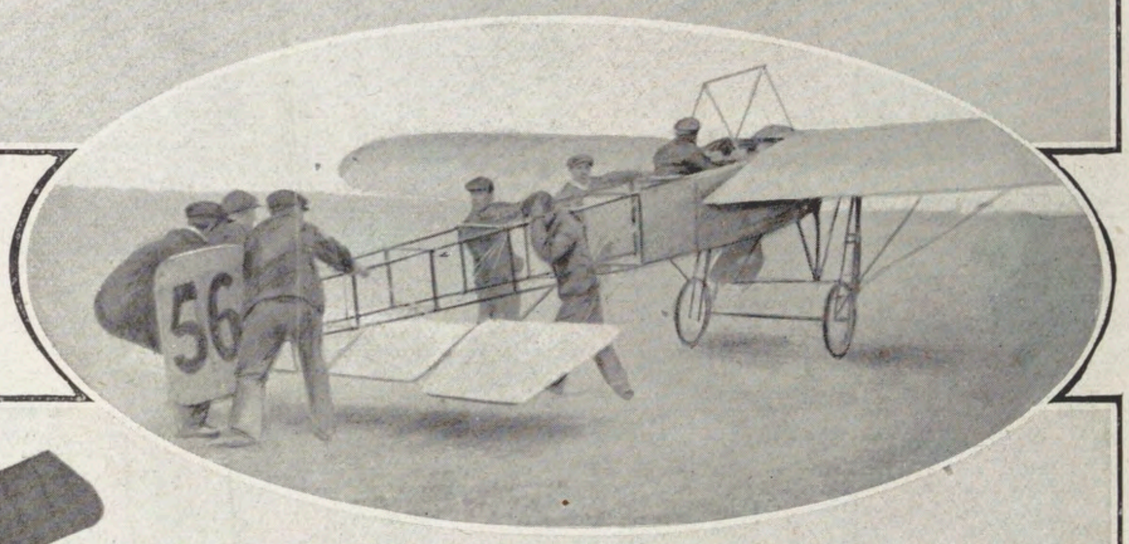
MERCREDI

LA VISITE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Une seule fois, les aviateurs ne purent sortir par suite de l'ouragan, et c'était justement le mercredi, jour de la visite du Président de la République. Toute la journée, les aviateurs épièrent une accalmie qui, hélas! ne se décidait pas à se produire. De guerre lasse, à 7 h. 25 m., trois téméraires voulurent triompher des éléments : ce furent Weymann, de Baeder et Latham, dont nous publions, dans cet ordre, les photographies.

JEUDI

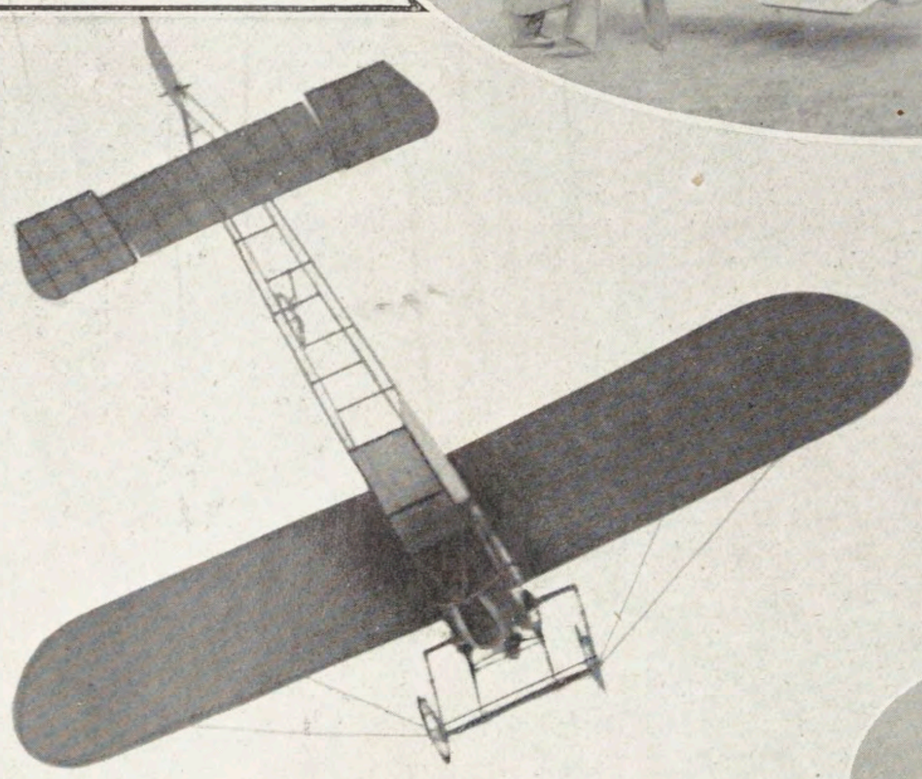


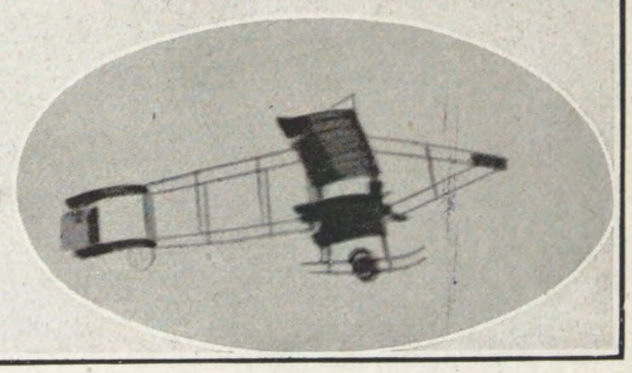


Latham bat le record de hauteur.

La cinquième journée fut marquée par un événement sensationnel : Latham s'adjugea le record de la hauteur en s'élevant à 1.384 mètres, devant Morane, second avec 1.110 mètres.

Détails techniques : monoplan Antoinette, magnéto Bosch.





Olieslaegers.

Olieslaegers couvre au cours de la journée 255 kilomètres battant le record de durée et se classe premier de la totalisation générale avec 593 kilomètres. A gauche, Olieslaegers prenant le départ. A droite, le lieutenant Féquant, qui gagna, le même jour, le Prix des Officiers.

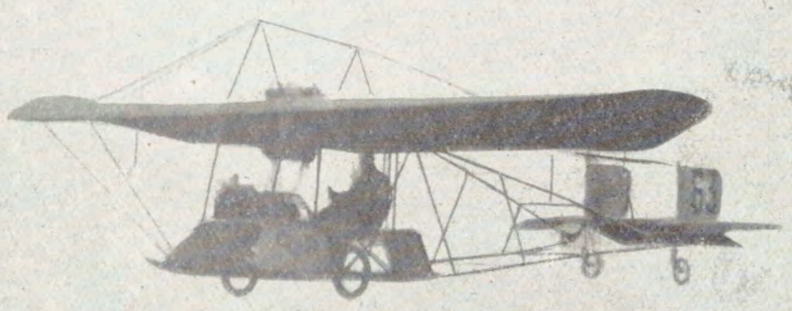
Détails techniques : moteur Gnôme, magnéto Bosch, fortes toiles Continental.

On emporte Mme de Laroche.
Hélas! le meeting ne devait pas se contenter de l'accident de Wachter, et le mauvais sort s'attaquait lâchement à la seule femme aviatrice, à Mme de Laroche, qui tombait de 25 mètres.

Mme de Laroche.
Mme de Laroche, que l'on croyait morte, en sera quitte, sauf aggravations, pour un long repos.

L'accident de Petrowski.
Petrowski fit aussi une chute Il s'en tira avec quelques contusions. En haut, l'appareil de Mme de Laroche après l'accident.

SAMEDI

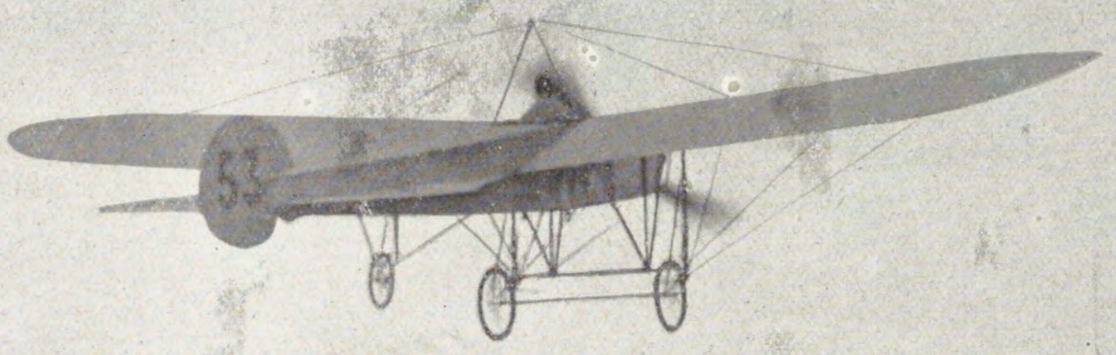


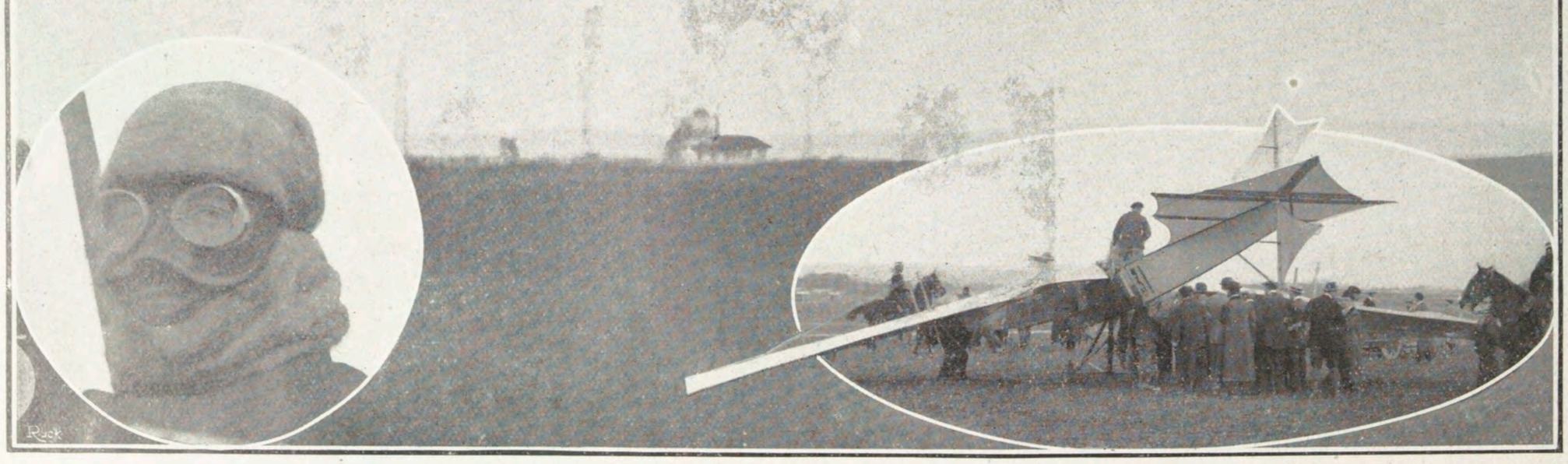
De Pischoff et Labouchère.

Labouchère réussit à voler sans escale pendant 340 kilomètres, s'adjugeant le record du monde de distance et de durée avec 4 h. 37 m. 2/5.

Mamet.

Mamet établit le record avec deux passagers, couvrant 92 kil. 750. Les 50 kil. en 52 m. 36 s. 1/5; les 90 kil. en 1 h. 36 m. 4 s.





Aubrun.

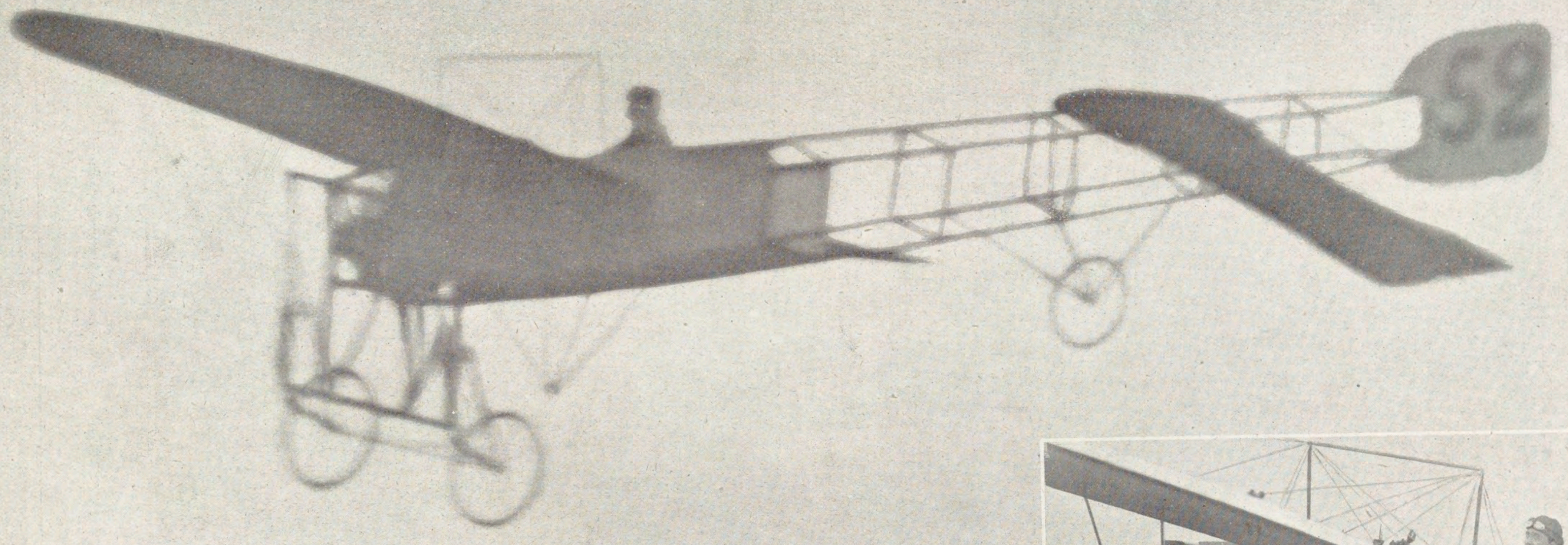
Aubrun établit le record du monde avec un passager, couvrant 137 kil. 125 en 2 h. 9 m. 7 s. 4/5. Détail technique : fortes toiles Continental.

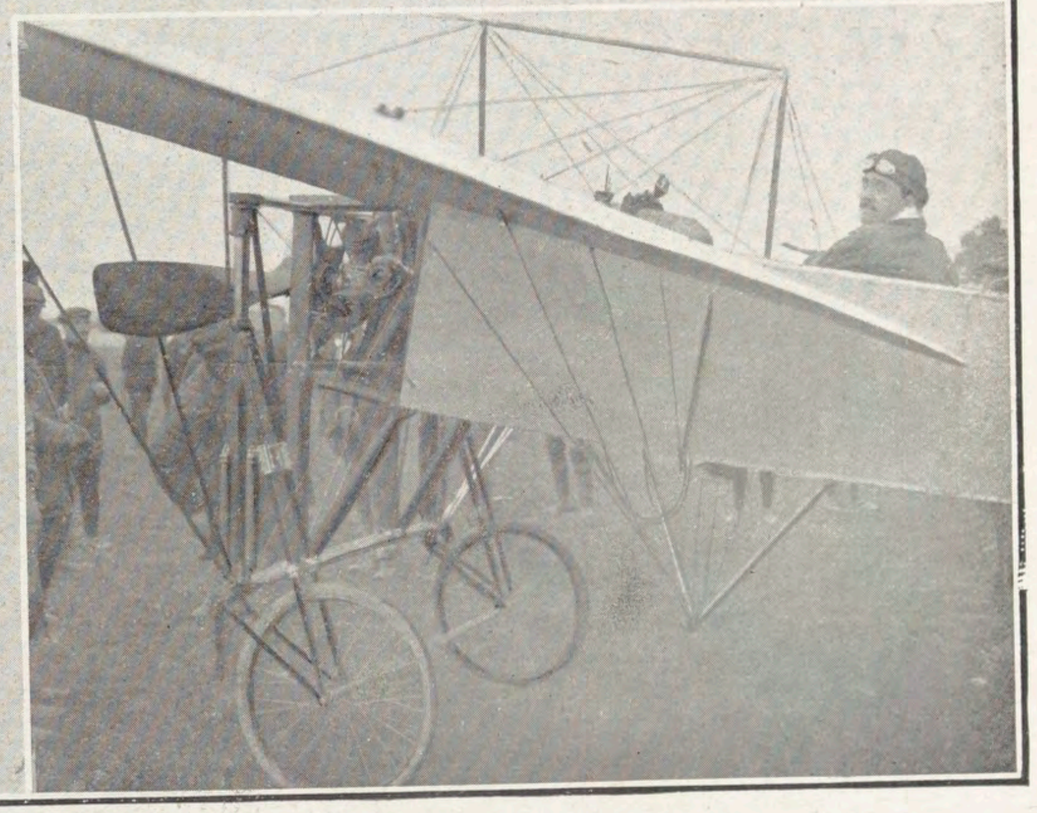
Thomas casse du bois.

Thomas tombe et brise son appareil. L'ancien motocycliste est maintenant un pilote habile et qui manie son monoplan avec dextérité.

La Vie au Grand Air

DIMANCHE

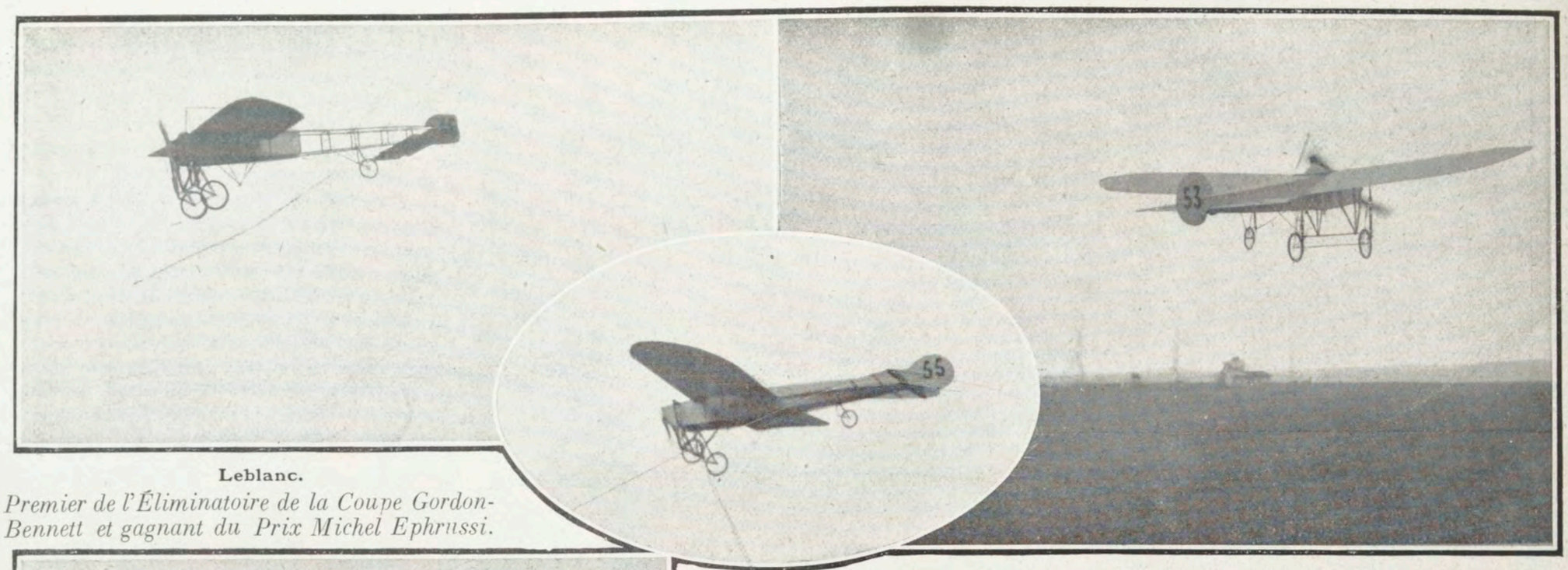




MORANE BAT LES RECORDS DE VITESSE

Tandis qu'Olieslaegers pulvérisait tous les records existants de distance et de durée, avec 392 kilom. 750, en 5 h. 3 m. 5 s. 1/5, Morane s'adjugeait tous les records de vitesse. Dans sa série du Prix de Vitesse, il couvrait les 20 kilomètres du parcours en 12 m. 49 s. 3/5, ce qui constituait déjà un record. Mais il ne le laissait pas debout longtemps, car dans la finale, il volait les 20 kilomètres en 12 m. 45 s. 3/5 devant A. Leblanc, second en 12 m. 55 s. 4/5 et Olieslaegers, troisième en 13 m. 15 s. Le même jour, avec un nouvel appareil muni d'un moteur de 100 chevaux, il dépassait le 106 à l'heure.

LES SUCCÈS



Leblanc.

Premier de l'Éliminatoire de la Coupe Gordon-Bennett et gagnant du Prix Michel Ephrussi.

Mamet.

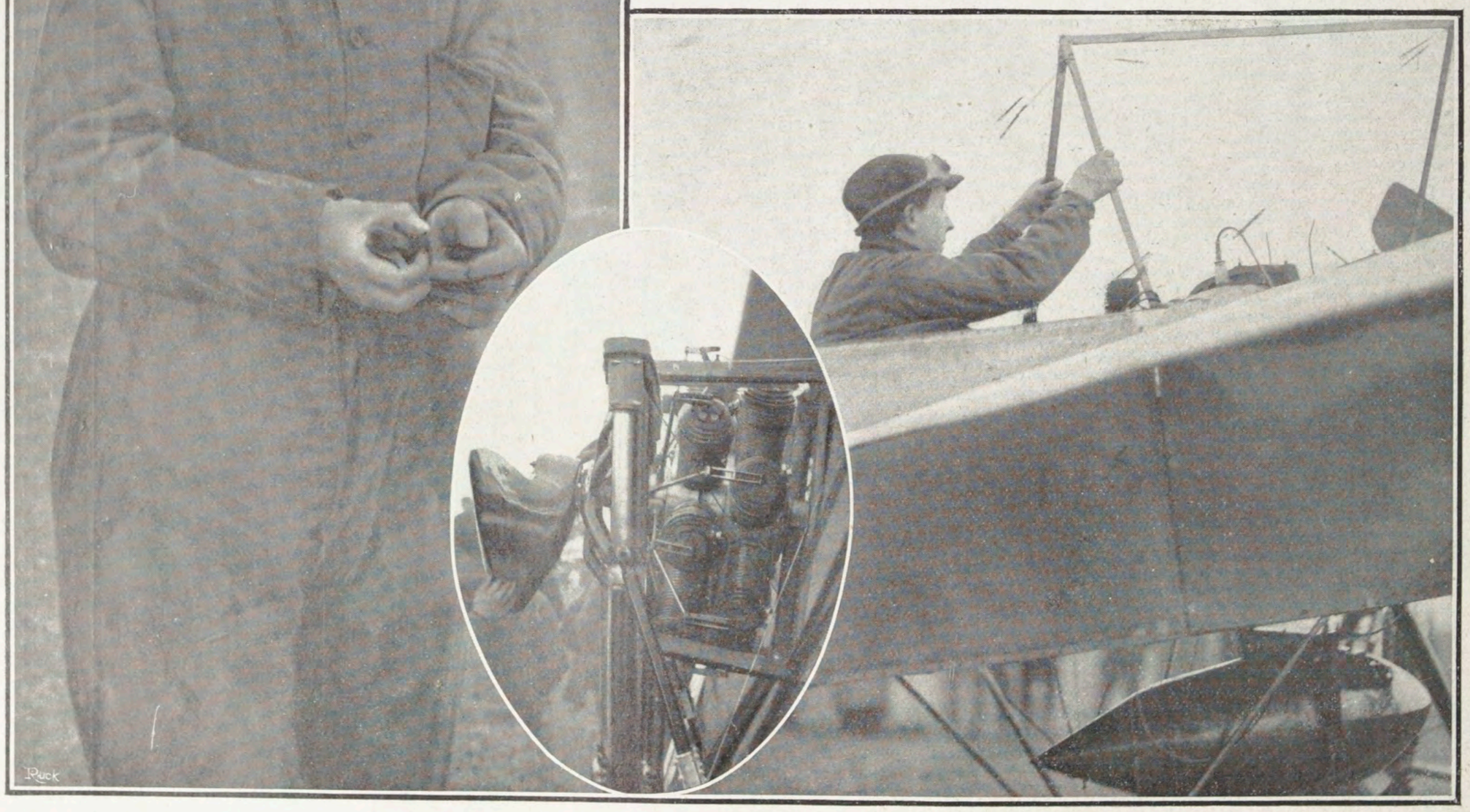
Gagnant du Prix avec deux passagers (92 kil. 750 m.).

Aubrun.

Gagnant du Prix avec un passager (137 kil. 125 en 2 h. 9 m. 7 s. 4/5).

La Semaine de Reims a été un triomphe pour le monoplan et pour Blériot en particulier. Le merveilleux petit appareil que la double traversée de la Manche et les voyages que lui firent accomplir son constructeur et son fidèle ami Leblanc ont rendu célèbre, a enlevé, on peut dire, toutes les épreuves du meeting : vitesse, fond, courses avec passagers, totalisation, Coupe Gordon-Bennett et Prix Michel Ephrussi, rien ne lui échappe. Il bat en même temps tous les records de 5 à 392 kilomètres, et ne manque que celui de la hauteur et de bien peu. Chavez, qui débutait sur un Blériot, faillit bien l'enlever. Il monta à 1.150 mètres et ne descendit que parce que, perdu dans les nuages, il lui était impossible de se rendre compte s'il continuait à monter. Que dire de cet appareil qui couvre 392 kilomètres sans arrêt, atteint 1.693 kilomètres dans la Totalisation des distances, et qui, muni du moteur de 100 chevaux dépasse le 106 à l'heure, ayant sûrement atteint 120 dans les lignes droites. C'est le héros du meeting ?

J. B.



Morane, recordman de la vitesse.

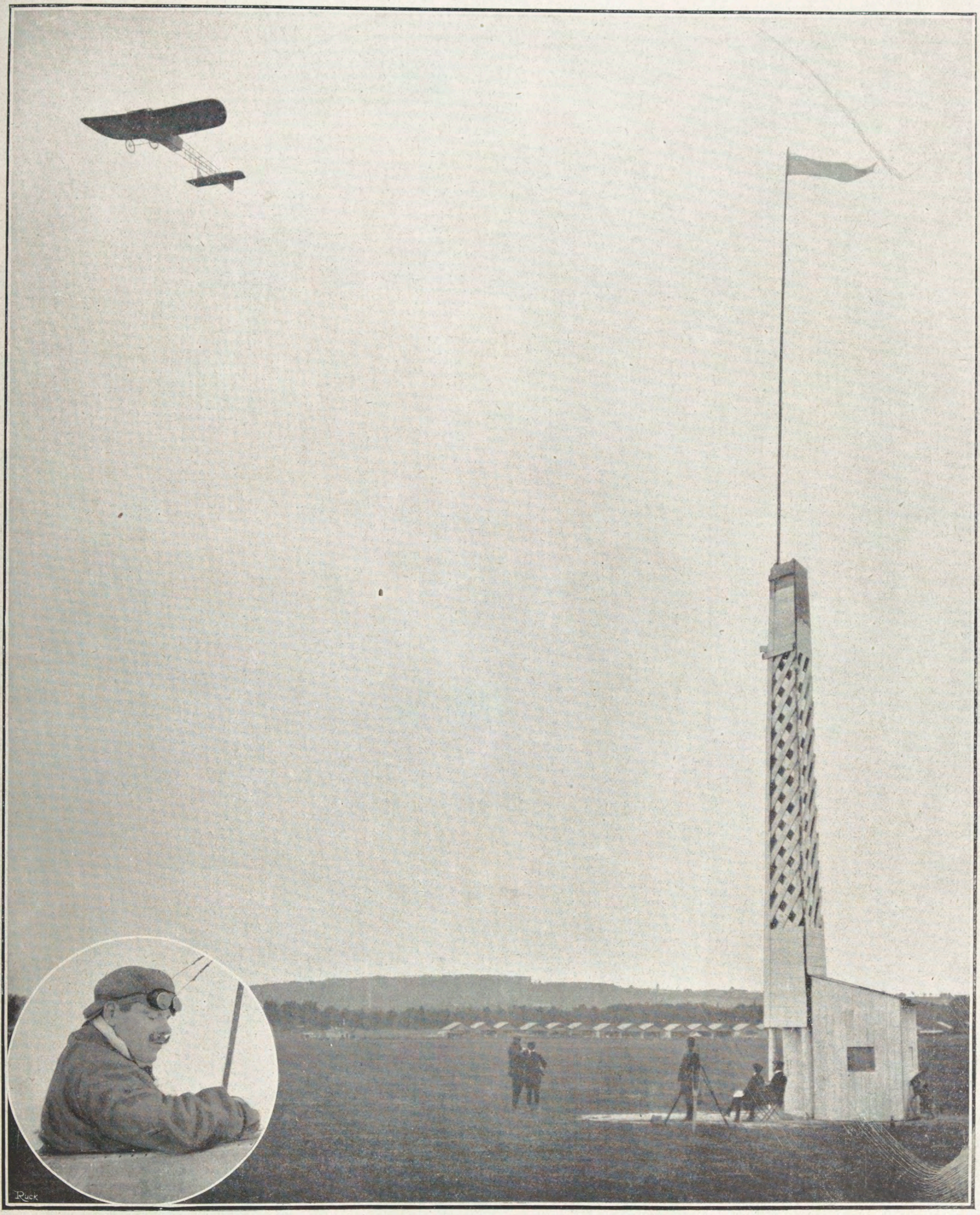
Il a enlevé toutes les épreuves de vitesse et détient le record de la vitesse (5 kilom. en 2 m. 48 s. 3/5, 106 kil. 500 à l'heure). Dans le médaillon, son moteur de 100 chevaux.

Chavez, un des rois de la hauteur.

Pour ses débuts sur le monoplan Blériot, Chavez a accompli un tour d'audace remarquable. Après deux tours à 200 mètres, il est parti pour la hauteur et s'est élevé à 1.150 mètres, se classant deuxième.

Ce sont des monoplans Blériot qui se sont assuré la victoire dans l'Éliminatoire de la Coupe Gordon-Bennett, le Prix des Passagers avec un et deux voyageurs, les Prix de Vitesse, le Prix Michel Ephrussi, la Coupe Michelin et la Totalisation des Distances.

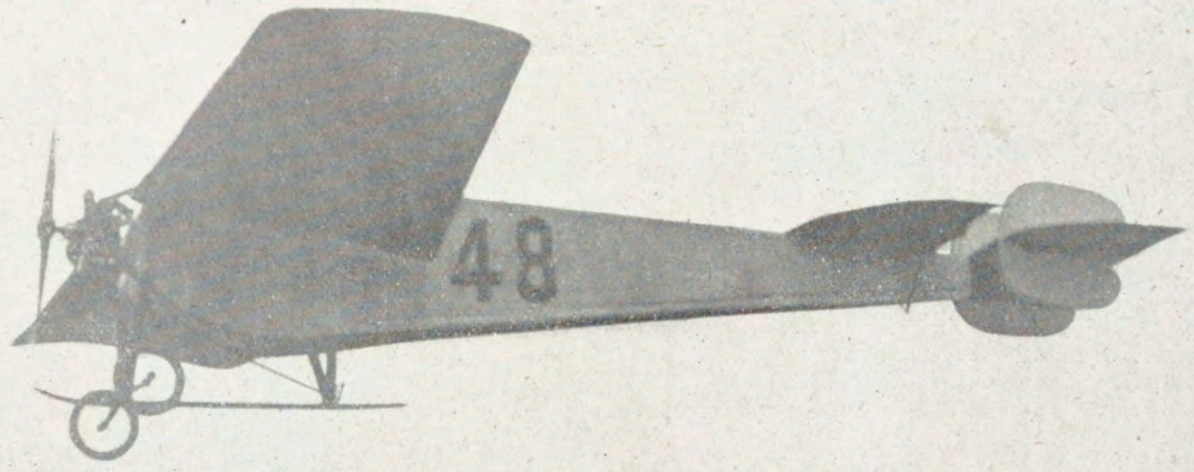
DES BLÉRIOT



UN VIRAGE D'OLIESLAEGERS

L'ancien motocycliste, célèbre par sa hardiesse, a transporté du ciment de la piste dans les plaines de l'air son audace et sa témérité. Après avoir gagné la Coupe Michelin avec 255 kilomètres et se l'être vu enlever le lendemain, il l'a reconquise le surlendemain, couvrant 392 kil. 750 m. en 5 h. 3 m. 5 s. 1/5, record du monde de la distance et de la durée. Il enlève en même temps le Prix de la Totalisation des distances avec 1.693 kilomètres en 19 h. 11 m. 45 s. et le troisième Prix de la Vitesse, 20 kilomètres en 13 m. 15 s. sur son monoplan Blériot.

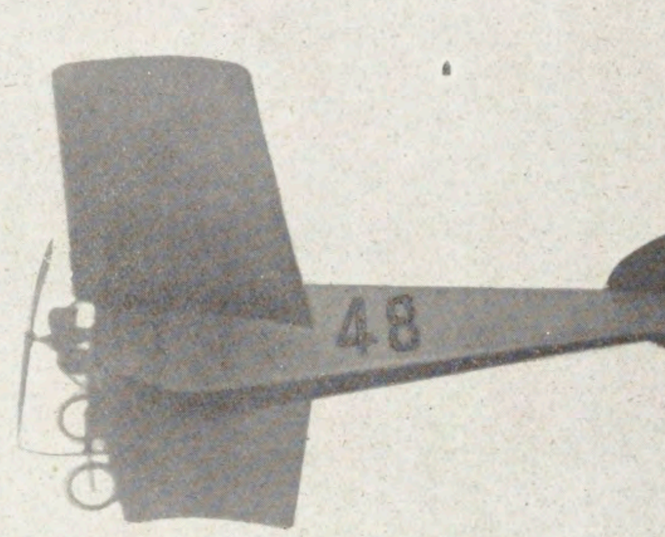
UN APPAREIL PRATIQUE



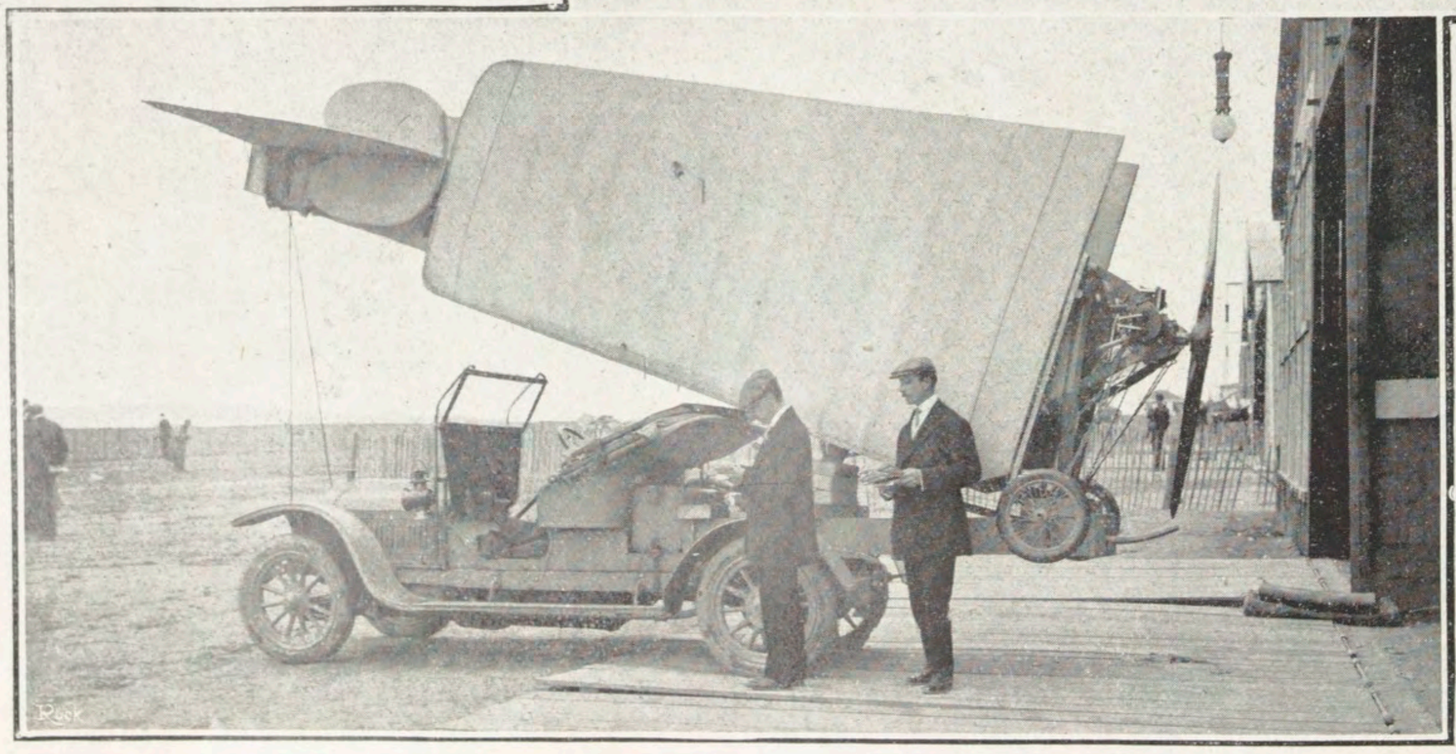
Nieuport en vol.
Sur son appareil, à moteur de 20 chevaux seulement, Nieuport s'est classé 3e du prix Michel Ephrussi.

Un des appareils les plus remarqués du meeting de Reims a été certainement le monoplan Nieuport, dont nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir nos lecteurs. Ses départs faciles, ses atterrissages souples attirèrent l'attention de tous. Mais c'est surtout dans le prix Michel Ephrussi, course en ligne disputée au-dessus de la campagne, que le Nieuport se distingua. Il se classa troisième, couvrant les 22 kil. en 23 m. 22 s. 3/5. Mais il faut remarquer que le Nieuport est muni d'un moteur de 20 chevaux seulement, tandis que tous ses concurrents avaient des moteurs de 50 chevaux au moins. Si, du temps des courses d'automobiles, une voiture de 20 chevaux avait battu une voiture de 50 ou 60 chevaux, on n'aurait pas eu assez d'éloges pour le constructeur, on se serait émerveillé sur son rendement, et à juste titre. Mais le sport de l'aéroplane n'est pas encore assez classé pour que le public soit amené à faire de pareilles constatations... Un jour viendra, et il est proche, où l'on établira des classifications pour les aéroplanes, comme pour les voitures, et où la victoire d'un appareil sur des concurrents d'une catégorie supérieure apparaîtra bien comme une preuve de sa réelle supériorité. C'est ce qui est le cas pour l'appareil Nieuport dans le Prix Michel Ephrussi.

On a pu aussi remarquer la facilité avec laquelle l'appareil pouvait se démonter et se transporter. F. M.



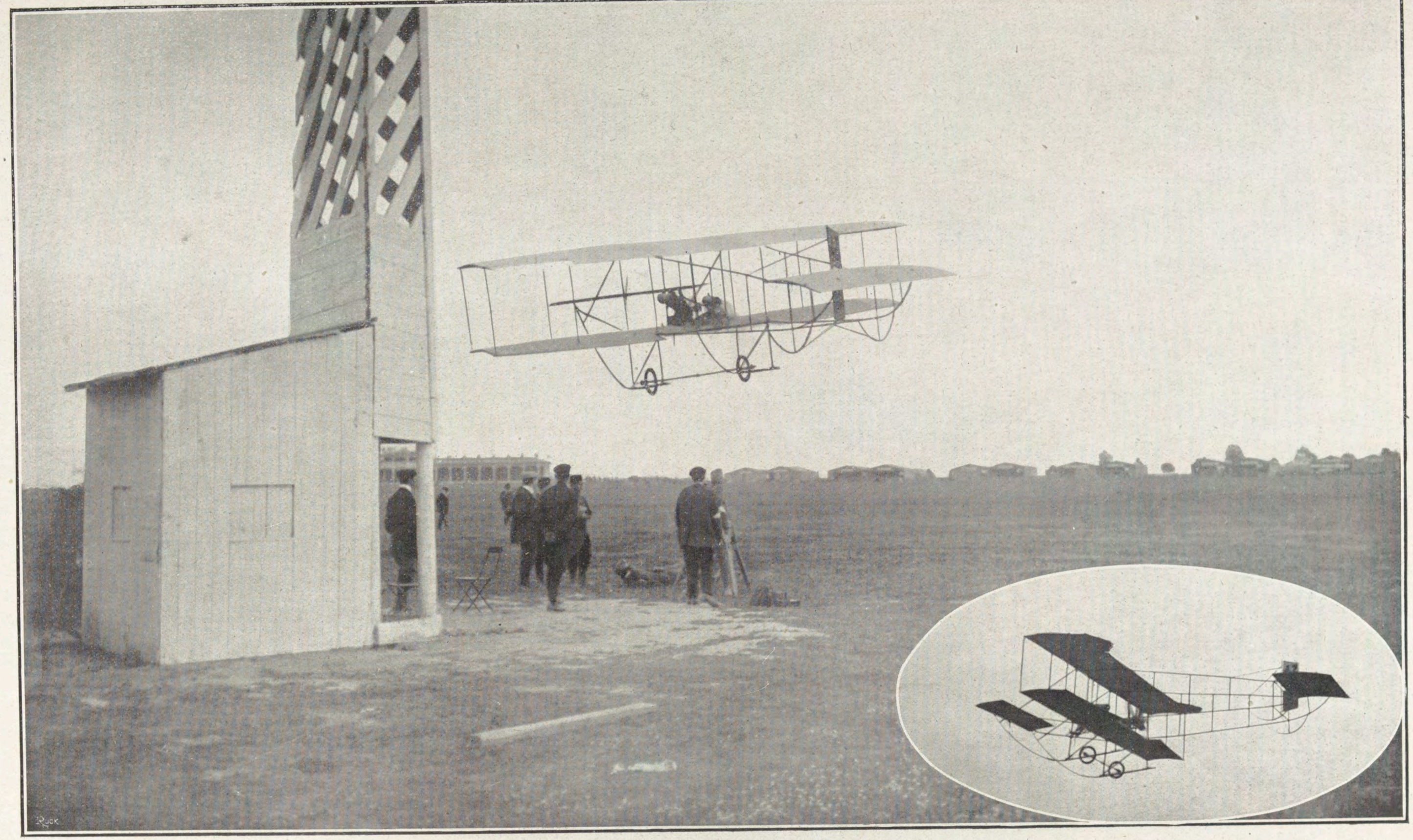
Un autre aspect de l'appareil Nieuport.
Malgré une faible puissance, le petit appareil laisse derrière lui des concurrents munis de moteurs de 50 ch. et plus.



L'appareil chargé sur une voiture.
Une fois démonté, l'appareil peut se transporter sur une automobile. Il peut se remonter en une demi-heure. On conçoit l'avantage d'une telle disposition au point de vue militaire.

La Vie au Grand Air

LES BIPLANS A REIMS

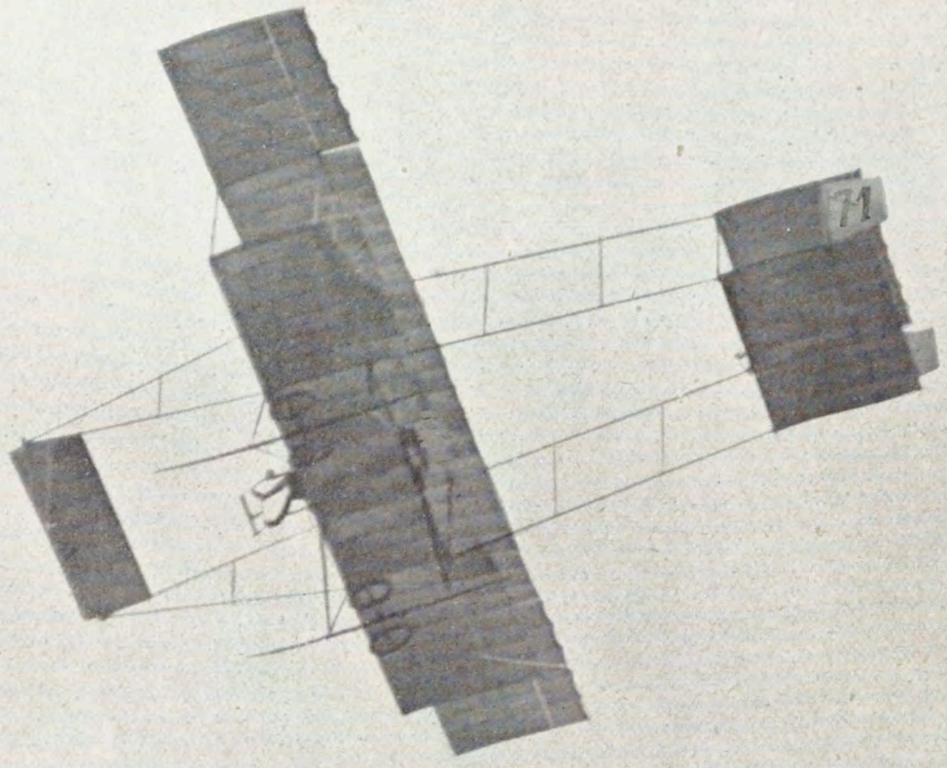


LEGAGNEUX PREND UN VIRAGE UN PEU COURT

Par sa belle allure, ses excursions en hauteur et en pleine campagne, Legagneux défendit l'honneur des biplans. Il montra que ces appareils sont appelés à rendre des services de nature toute différente de ceux qu'on attend des monoplans, en particulier pour ce qui concerne l'armée, les observations et reconnaissances. Dans le médaillon, Lindpaintner, le seul biplan classé dans le prix Michel Ephrussi, épreuve au-dessus de la campagne, qu'il couvrit à une très grande hauteur. Détails techniques : biplans Sommer, magnéto Bosch.

L'ŒIL DU MAITRE

Il n'est pour voir que l'œil du maître surtout lorsque ce maître, est un habile aviateur.



De Baeder en vol.

De Baeder prenait livraison, à Reims, d'un nouvel appareil avec lequel il a volé dans la tempête, devant le Président de la République.

Le mercredi 6 juillet, le Président de la République, en compagnie de plusieurs ministres, s'était rendu à l'aérodrome de Bétheny pour assister à une des journées du meeting de Champagne. Le temps était horrible ; le vent et la pluie faisaient rage; aucun des 75 aviateurs engagés n'osait se montrer. Tout à coup on vit sortir d'un hangar un biplan monté par un de nos plus habiles aviateurs, M. de Baeder. L'appareil s'éleva dans la rafale, tanguant et bringueballant, mais De Baeder tenait ferme au milieu des applaudissements dont la tribune présidentielle avait donné le signal. Le lendemain, De Baeder s'élevait à près de 500 mètres en hauteur et se classait finalement second de la Totalisation des Hauteurs avec 6.460 mètres.

C'est dire que le jeune et actif directeur de l'Office d'Aviation est aussi un habile et compétent pilote et, comme tous les appareils, quels qu'ils soient, qu'il livre à ses clients lui passent entre les mains, on peut être sûr qu'ils sont parfaitement réglés et entièrement au point. L'Office d'Aviation ne représente pas excusivement telle ou telle marque, mais il est à la disposition de ses clients pour leur livrer, dans d'excellentes conditions, tous les appareils sortant de maisons sérieuses. Comme je le disais plus haut, tous ces appareils sont revus par M. de Baeder, directeur de l'Office d'Aviation lui-même, et comme dit le poète : « Il n'est pour voir que l'œil du maître... »

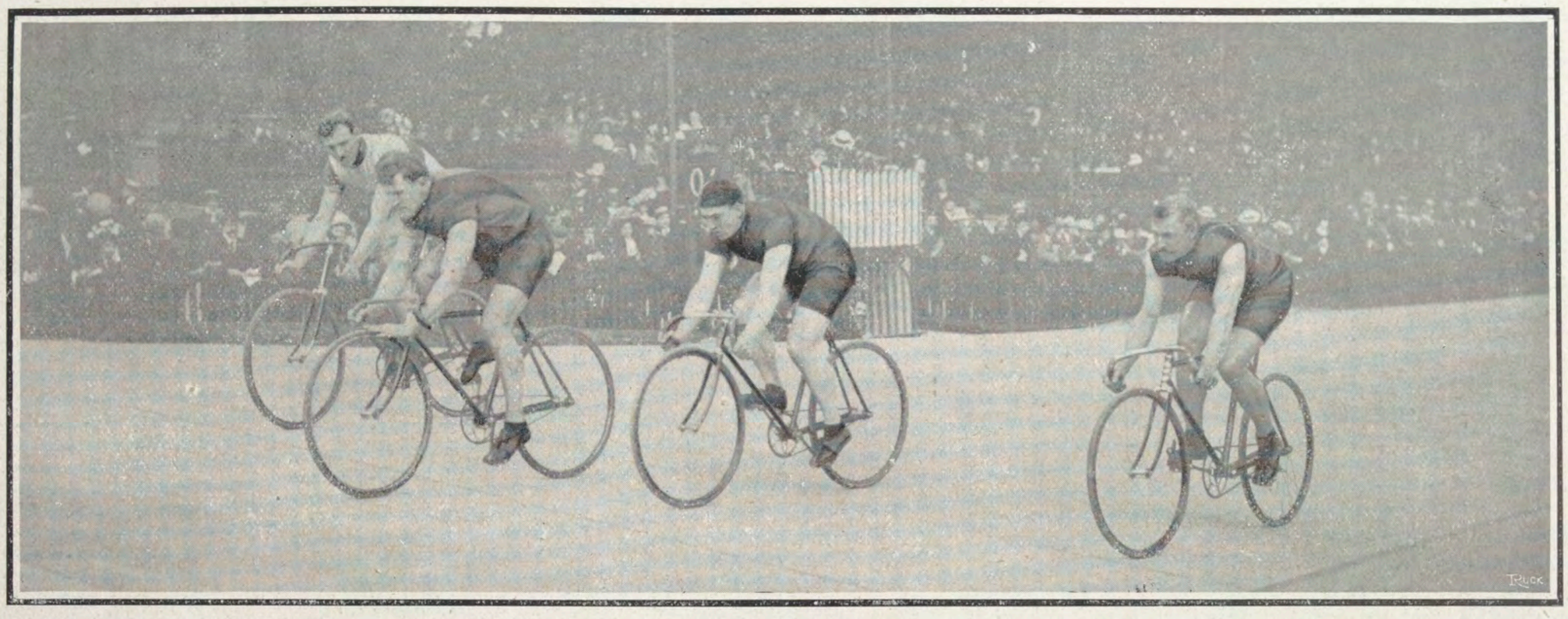
J. B.

De Baeder consulte son baromètre.

Il s'est classé troisième du Prix de la Hauteur avec 494 mètres et second de la Totalisation des Hauteurs avec 6.460 mètres. Mais le trophée auquel il tient le plus est l'émotion qu'il a causée au Président de la République en volant devant lui, malgré l'ouragan.

LE GRAND PRIX CYCLISTE

Friol s'est adjugé le Grand Prix Cycliste pour la troisième fois, malgré une bonne défense de Rutt



Le Prix des Étrangers.

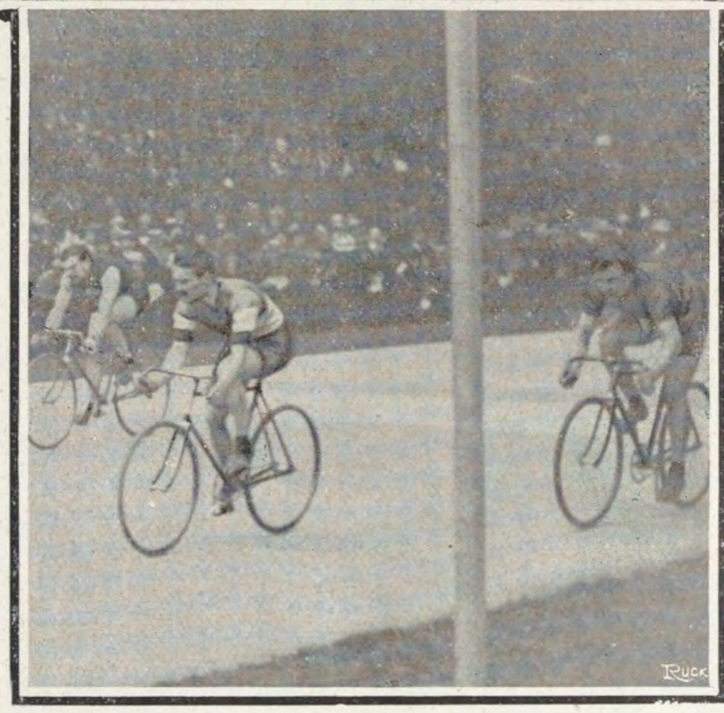
Rutt démarre et passe, Ellegaard ne peut se dégager que tard dans la ligne droite, tandis que Schilling livre un suprême assaut à Rutt, qui résiste et finit premier, Schilling deuxième, Ellegaard troisième, Doerflinger quatrième.

France contre Etranger.

Friol place son démarrage et prend plusieurs longueurs. La lutte s'engage derrière lui pour le classement général et l'équipe française gagne très facilement par 8 points à 13.

LE Grand Prix Cycliste peut se vanter d'avoir des protections auprès de la température. Deux journées sur trois sans pluie constituent, à l'heure actuelle, un record qui sera difficilement battu. Demandez plutôt au vélodrome Buffalo ! Aussi le public s'écrasait-il autour des balustrades de la Piste Municipale et il n'eut pas à le regretter, car il assista à du beau sport. Toutes les étoiles du ciment étaient réunies et on peut dire que le vainqueur de l'épreuve classique est bien le meilleur sprinter qui existe actuellement. Il semble difficile que le Championnat du monde puisse lui échapper, Il faut dire d'ailleurs que Friol fut singulièrement aidé par les circonstances. Rutt, Schilling et lui, firent du sur-place pendant deux tours et demi, ce qui permit au champion de démarrer sec avant le dernier virage, de s'assurer une dizaine de longueurs et de triompher de trois longueurs sur Rutt, bien revenu, quoique trop tardivement. Il est certain que dans toutes les courses disputées de cette façon, Friol ne pourra jamais être battu. Pour le vaincre, il faut mener vite, afin d'annihiler la puissance de son démarrage. C'est grâce à lui que Friol est devenu justement célèbre. Il vit sur la prodigieuse lancée qu'il s'adjuge en décollant ses rivaux et il est pour ainsi dire impossible de le remonter complètement. Rutt est en pleine forme, il a dû s'incliner, mais il peut se dire qu'il perdit en grande partie par sa faute.

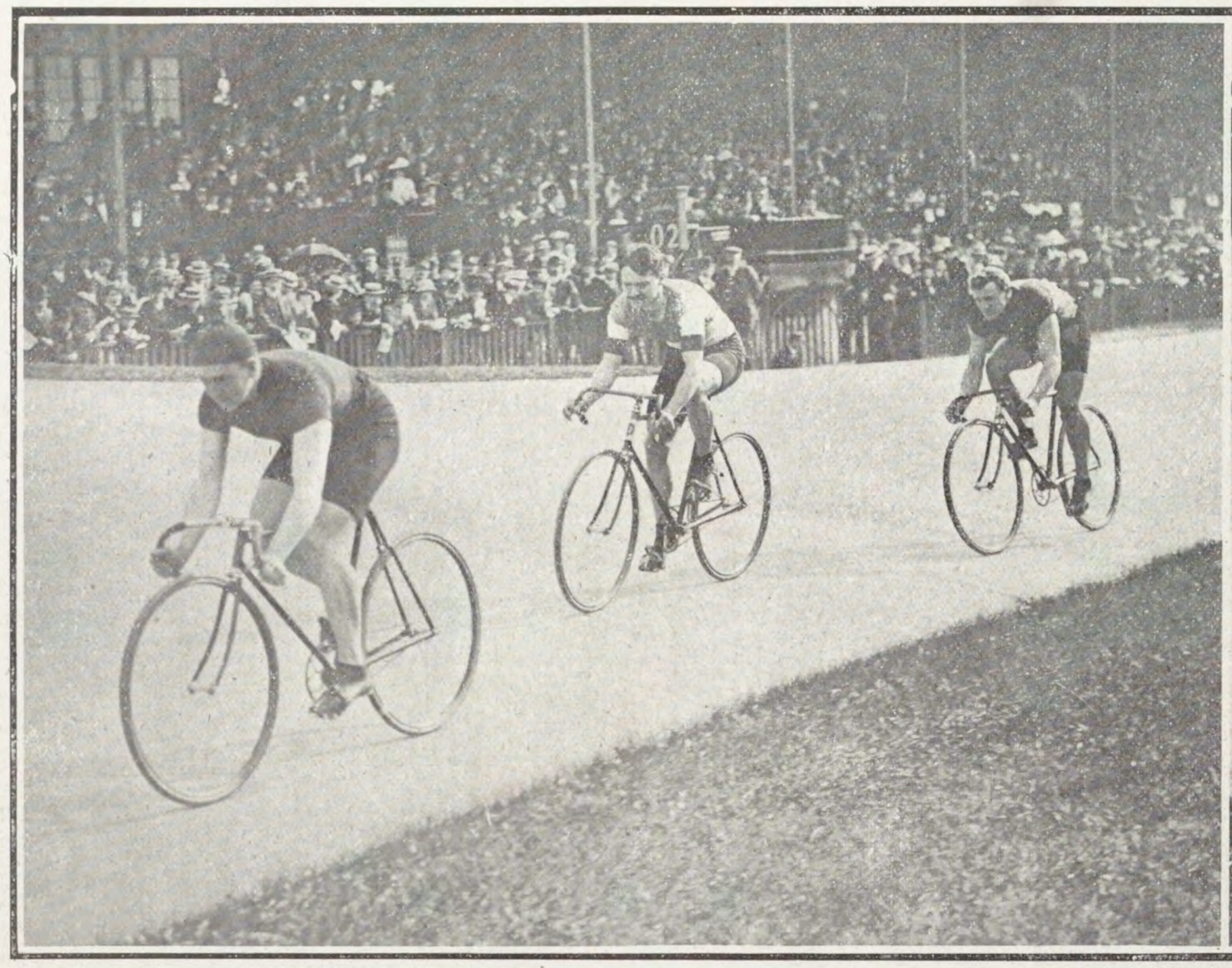
Dans les demi-finales, Pouchois est tombé à l'entrée de la ligne droite alors qu'il donnait l'impression d'avoir la course en mains ; Schilling a continué, tandis qu'Ellegaard se relevait pour regarder si son camarade ne s'était pas fait mal. Cet acte de loyauté sportive fut applaudi frénétiquement. Le Lyonnais n'en était heureusement quitte que pour quelques écorchures aux jambes et aux bras. La chute avait été provoquée par la rupture du cadre de sa machine. J. M.



Le Prix de France.

Friol gagne très facilement devant Fournous et Hourlier, qui ne persévère pas.

FRIOL GAGNE LE GRAND PI



Le premier tour de la finale.

Dès le coup de pistolet, les concurrents de la finale se livrent à un sur-place acrobatique. Schilling est devant Friol et Rutt, mais il va forcer Friol à prendre la tête. D'ailleurs le train ne devient pas beaucoup plus rapide et Friol mène la course à sa guise.

Le sec

Friol mène ainsi qu'il le fera pendant toute la cours pourra placer son démarrage. Rutt aurait pu espér de battre

L'arrivée du Grand Prix.

Fonçant sur le poteau, Friol conserve trois longueurs d'avance et Rutt ne peut arriver à combler son retard malgré un bon retour. Schilling finit troisième à deux longueurs.

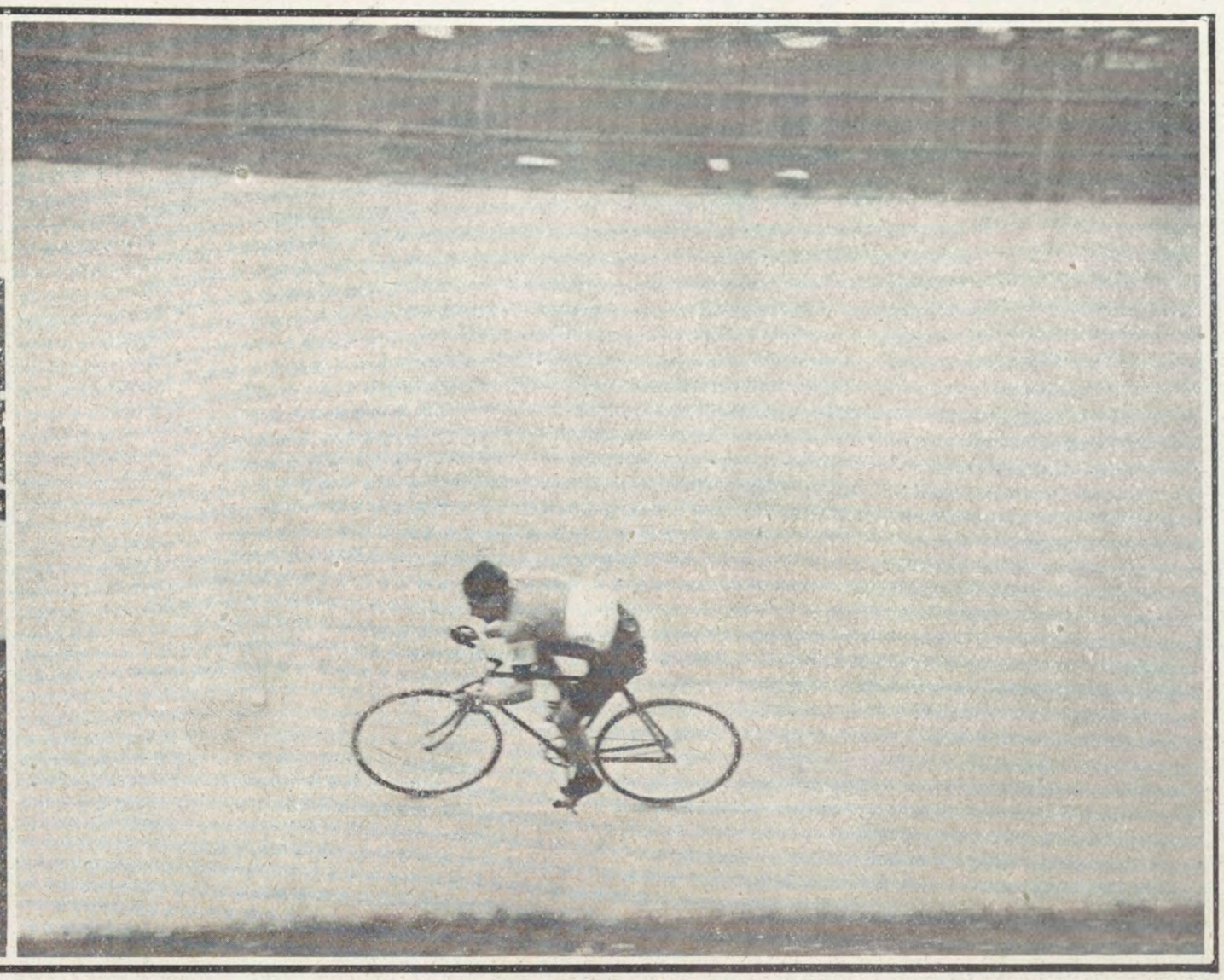
L'apoth

Les gagnants des trois Grands Prix : Friol (professio descendent de la tribu

(1) Voir page 521.

Le 17e Grand Prix de Paris professionnel a été remporté par Emile Friol, qui le gagna

POUR LA TROISIÈME FOIS [1]



la finale.

chilling l'observent, mais le train est si lent que Friol il avait mené un train rapide. Il lui était impossible ush final.

Le dernier tour de la finale.

A l'entrée du dernier virage, Friol démarrant subitement, Rutt et Schilling, qui étaient pourtant sur leurs gardes se laissent prendre dix, puis quinze mètres. Vite revenus de leur surprise, ils tentent de rattraper le champion, mais ils ne peuvent y parvenir.

cielle.

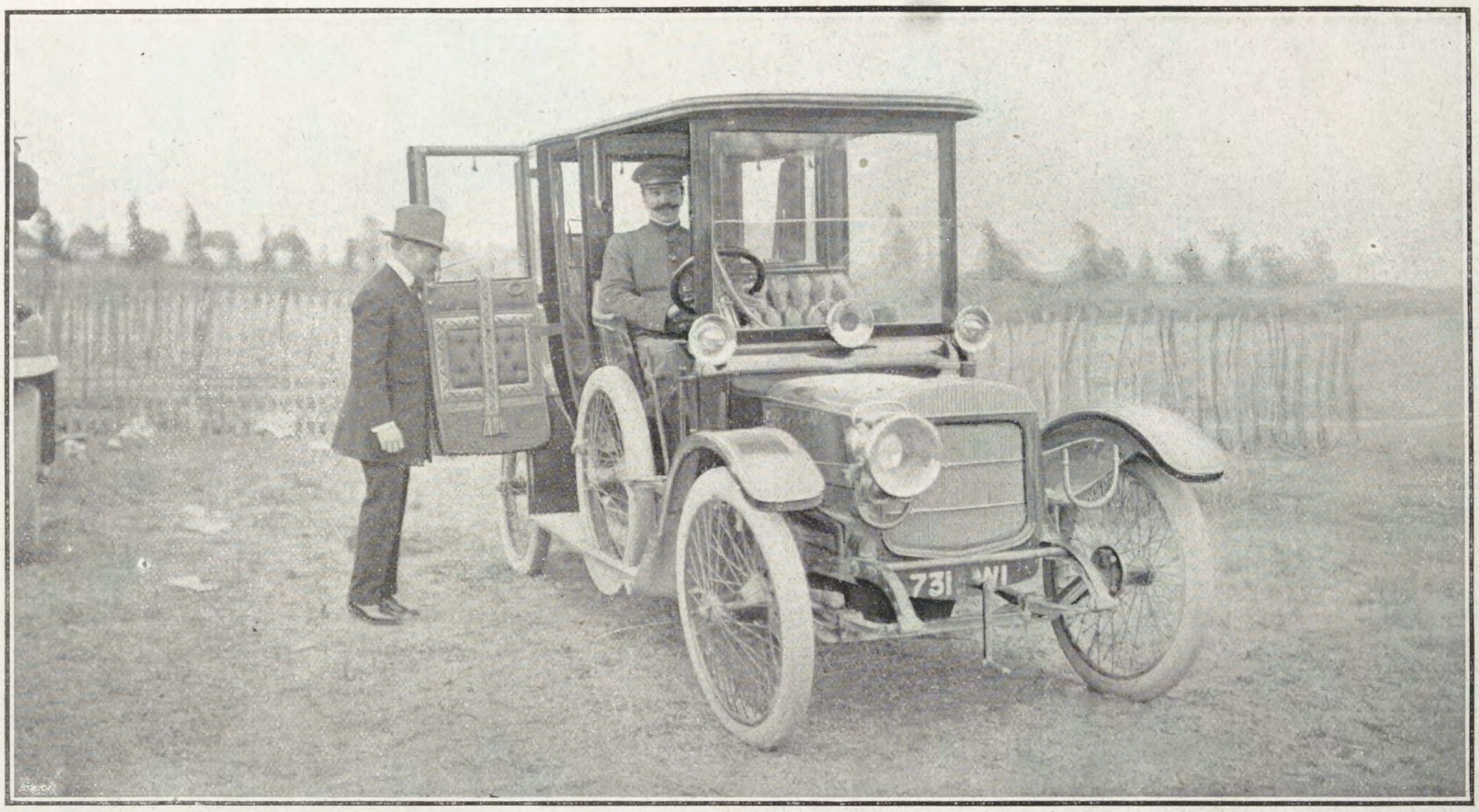
Anglais Bailey (amateur), Boisselet (indépendant), eurs de l'écharpe enviée.

L'apothéose populaire.

Les triomphateurs, après s'être fait photographier, partent faire un tour d'honneur pendant lequel Friol et le champion du monde Bailey sont vigoureusement applaudis.

troisième fois. Seul, Morin avant lui, avait inscrit son nom trois fois sur le palmarès.

LES AUTOMOBILES A REIMS



La Daimler du Marquis de Polignac.

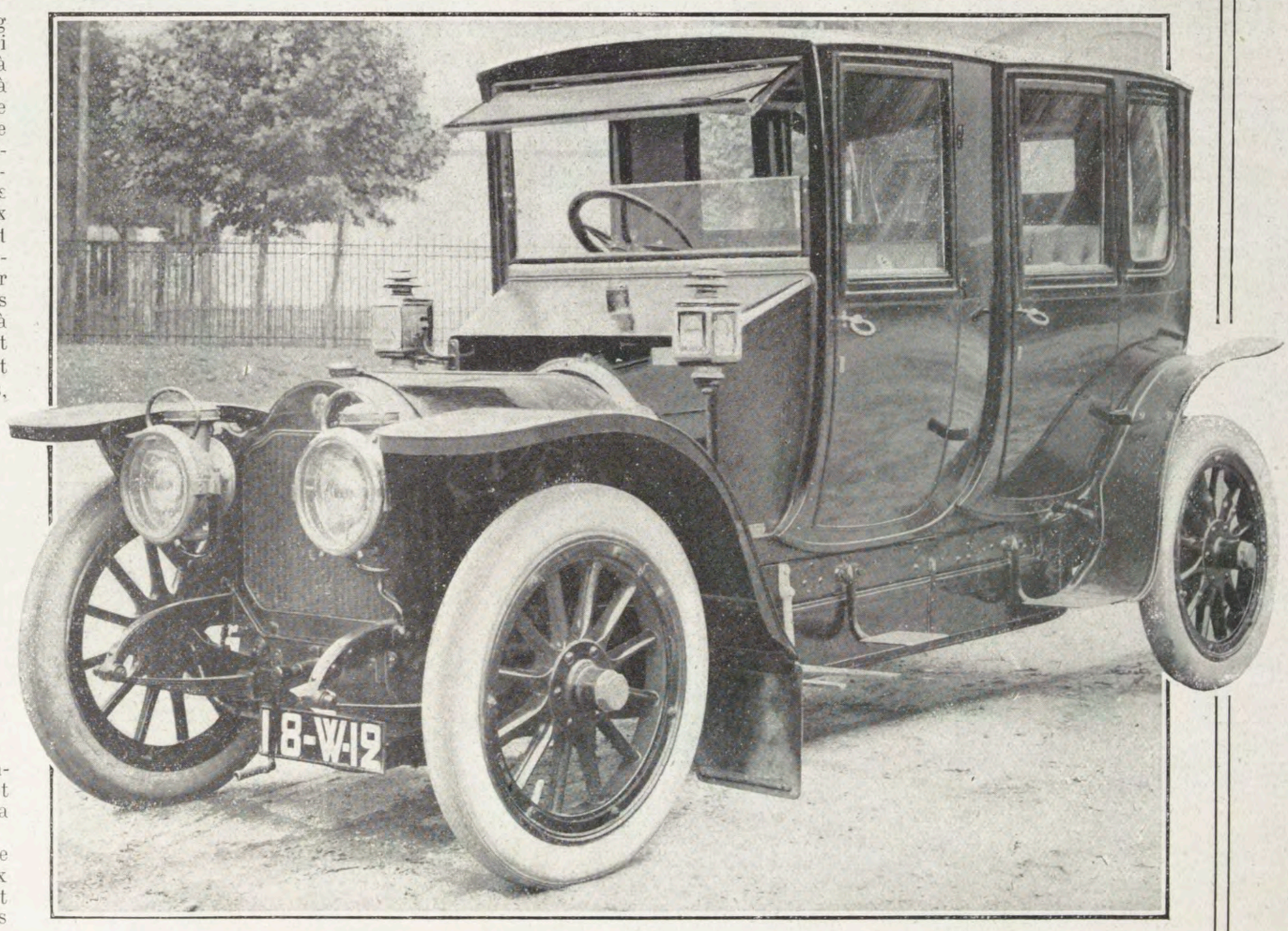
Le Marquis de Polignac, président du Comité d'aviation de Champagne, monte dans son automobile. Au garage de Bétheny nombreuses étaient les séduisantes et silencieuses voitures Daimler à moteur sans soupapes, appartenant à toutes les notabilités sportives.

PENDANT tout le meeting de Reims, la route qui conduisait de Reims à Bétheny ne cessa à aucun moment d'être sillonnée par les automobiles de marque qui menaient au terrain d'aviation les sportsmen en vue. Ajoutons, d'ailleurs, que les faveurs du public allaient aux deux maisons Lorraine-Diétrich et Daimler. Et le garage de Bétheny était trop étroit pour loger toutes ces merveilleuses voitures. L'une, la Daimler, à moteur sans soupape, se fait remarquer par sa souplesse et sa douceur. Elle est, de plus, absolument silencieuse. L'autre, la Lorraine-Diétrich, prouve que nous sommes loin du temps où l'on s'imaginait que seule la grosse voiture pouvait vous faire faire de la route commodément.

La grande firme de la Croix de Lorraine se cantonne maintenant dans les 12 et 15 chevaux. Les 15 chevaux à 4 cylindres sont à soupapes renfermées. Quant aux 12 chevaux 4 cylindres, elles se sont également attiré la sympathie des sportsmen. D'ailleurs, les usines d'Argenteuil déjà considérables sont obligées de s'agrandir; le personnel, qui comptait parmi les plus importants, va encore être renforcé.

Nous sommes heureux de constater le succès des deux marques Lorraine-Diétrich et Daimler, qui sont les premières à avoir réalisé toutes les qualités désirables: économie, confortable, vitesse et souplesse.

F. M.



La 15 chevaux Lorraine-Diétrich à conduite intérieure.

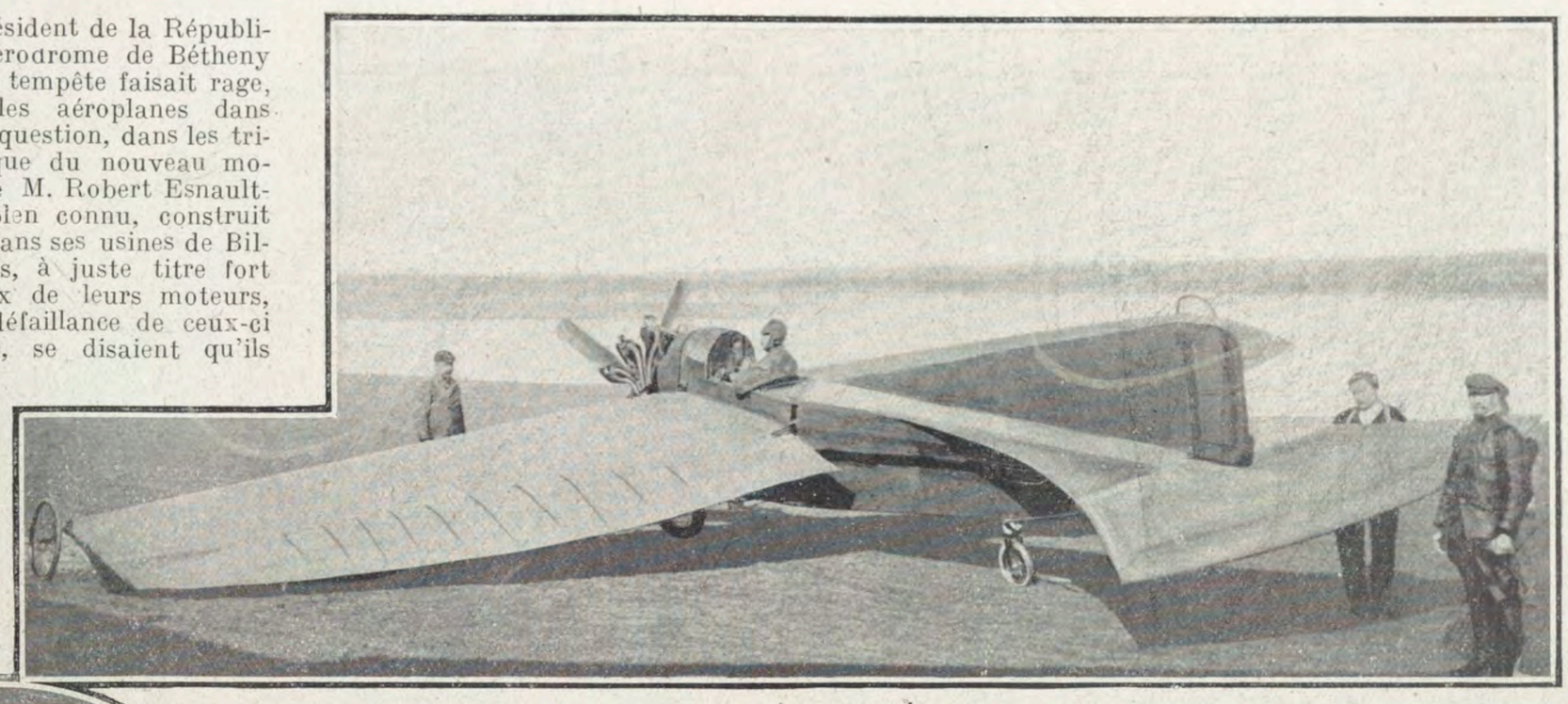
La maison Lorraine-Diétrich fait actuellement des 12 et 15 chevaux à 4 cylindres, soupapes renfermées. Elles se font remarquer par leur consommation réduite et par leur marche silencieuse et régulière.

LE NOUVEAU MOTEUR D'AVIATION R. E. P.

M. Robert Esnault-Pelterie, en dépit des magnifiques résultats obtenus par ses moteurs et aéroplanes, demeure toujours un chercheur infatigable, il vient de construire un nouveau moteur appelé à faire sensation

Le jour où le Président de la République vint à l'aérodrome de Bétheny pendant que la tempête faisait rage, immobilisant les aéroplanes dans leurs gîtes, il n'était question, dans les tribunes et les hangars, que du nouveau moteur cinq cylindres que M. Robert Esnault-Pelterie, l'ingénieur bien connu, construit actuellement en série dans ses usines de Billancourt. Les aviateurs, à juste titre fort difficiles dans le choix de leurs moteurs, puisque d'une simple défaillance de ceux-ci dépend leur existence, se disaient qu'ils allaient enfin posséder le moteur tant désiré : léger, simple, robuste.

Au cours d'une visite chez M. Robert Esnault-Pelterie, nous avons eu la bonne fortune de pouvoir examiner ce nouveau moteur, appelé à révolutionner le monde de l'aviation. C'est un 50 × 60 HP. cinq cylindres 110 × 120. Les nombres impairs de cylindres ont toujours été chers au jeune constructeur de Billancourt « *numero deus impare gaudet* ». Il s'est attaché à simplifier le plus possible son moteur, le rendant par cela même plus robuste ; il a donc été amené à faire travailler plusieurs cylindres sur le même maneton et à adopter la disposition en étoiles desdits cylindres autour d'un vilebrequin à coude unique ; les bielles ont une disposition spéciale, une bielle maîtresse porte seule le coussinet en bronze dur qui embrasse la soie du vilebrequin ; les biellettes s'articulent dans un compartiment ménagé dans la tête de la bielle maîtresse. L'allumage se fait de deux en deux cylindres : les numéros pairs s'allument au premier tour du cycle, les numéros impairs au second. La commande de la distribution se fait au moyen d'une seule et unique came portant plusieurs bossages ; elle tourne à une vitesse qui est fraction de celle du moteur. Le nombre de bossages et la vitesse de rotation sont d'ailleurs fonction du nombre de cylindres.



L'aéroplane R. E. P.

Cet appareil, entièrement conçu par le jeune commissaire général du Salon de l'Aéronautique, peut porter 27 kilos 800 par mètre carré de surface alaire : c'est le chiffre le plus haut atteint jusqu'à ce jour pour un monoplan.

L'ingénieur dans ses ateliers.

M. Robert Esnault-Pelterie est un travailleur obstiné, il cherche toujours à perfectionner ses inventions.

L'équilibrage, la question la plus difficile à résoudre, est assuré d'une façon parfaite par la disposition en éventail des cinq cylindres ; l'encombrement se trouve par cela même réduit au minimum et c'est un point à considérer, surtout quand on veut placer son moteur à l'avant du fuselage de son appareil.

Chaque cylindre porte sur sa culasse hémisphérique deux soupapes commandées par un culbuteur oscillant : celui-ci est actionné par la came unique constituée par un plateau à rainure, tournant quatre fois moins vite que le moteur ; la rainure, d'un profil spécial, actionne les cinq galets qui commandent, chacun, les deux soupapes de chaque cylindre. La came reçoit son mouvement d'un train d'engrenages calculé de telle façon que l'axe intermédiaire puisse entraîner directement la magnéto.

Le refroidissement se produit par air. Le moteur R. E. P. se trouve dans d'excellentes conditions pour le refroidissement, grâce à sa disposition en éventail. Il a tourné du 16 au 21 juin à raison de dix heures par jour, en présence d'un chronométreur officiel de l'A.C.F, et on n'a jamais constaté un excès d'échauffement ni une diminution de force.

Le graissage, qui est une question capitale, est assuré par circulation d'huile sous pression. L'huile est distribuée aux portées des manetons par l'intérieur du vilebrequin ; ainsi aucun grippage à craindre, de même pas d'encrassage des cylindres et des bougies.

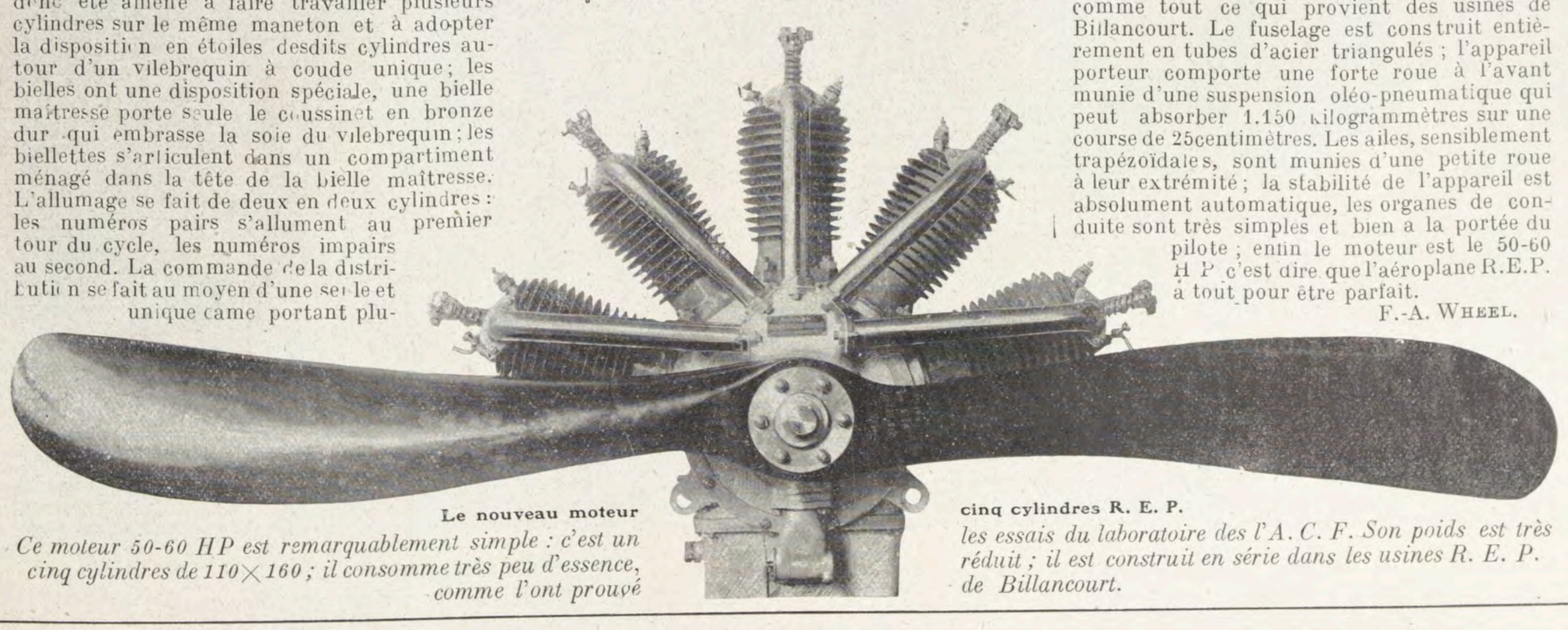
Le carburateur comporte une prise d'air additionnelle dont la commande est liée à celle de l'étrangleur ; il est à l'abri des brusques variations atmosphériques ; il consomme très peu d'essence, puisque le 18 juin, au cours d'un essai de dix heures sans arrêt, on a constaté une dépense d'essence de 198 litres, soit 270 grammes d'essence par cheval-heure !

Ajoutons que ce moteur 50-60 HP, complet avec magnéto, carburateur, commande et accumulateur de 2 k. 750, est de 150 kilogs.

Impossible de rêver plus simple, plus robuste et plus léger que ce moteur, entièrement l'œuvre du jeune commissaire général du Salon de l'Aéronautique, ainsi d'ailleurs que le monoplan R. E. P., qui fait en ce moment de si jolies envolées à Buc.

Un mot pour terminer sur ce monoplan, dont la construction est extrêmement soignée, comme tout ce qui provient des usines de Billancourt. Le fuselage est construit entièrement en tubes d'acier triangulés ; l'appareil porteur comporte une forte roue à l'avant munie d'une suspension oléo-pneumatique qui peut absorber 1.150 kilogrammètres sur une course de 25centimètres. Les ailes, sensiblement trapézoïdales, sont munies d'une petite roue à leur extrémité ; la stabilité de l'appareil est absolument automatique, les organes de conduite sont très simples et bien à la portée du pilote ; enfin le moteur est le 50-60 H P c'est dire que l'aéroplane R.E.P. a tout pour être parfait.

F.-A. Wheel.



Le nouveau moteur cinq cylindres R. E. P.

Ce moteur 50-60 HP est remarquablement simple : c'est un cinq cylindres de 110 × 160 ; il consomme très peu d'essence, comme l'ont prouvé les essais du laboratoire des l'A. C. F. Son poids est très réduit ; il est construit en série dans les usines R. E. P. de Billancourt.

(Photographies de notre envoyé spécial).

MON CARNET DE ROUTE

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton n'a pas encore eu de chance dans le Tour de France Il faut espérer que lorsque paraîtront ces lignes, il aura repris la place à laquelle il a droit.

Faber à Metz.

François Faber s'est adjugé la première place du classement général avec une forte avance sur ses adversaires.

Lyon, 10 juillet.

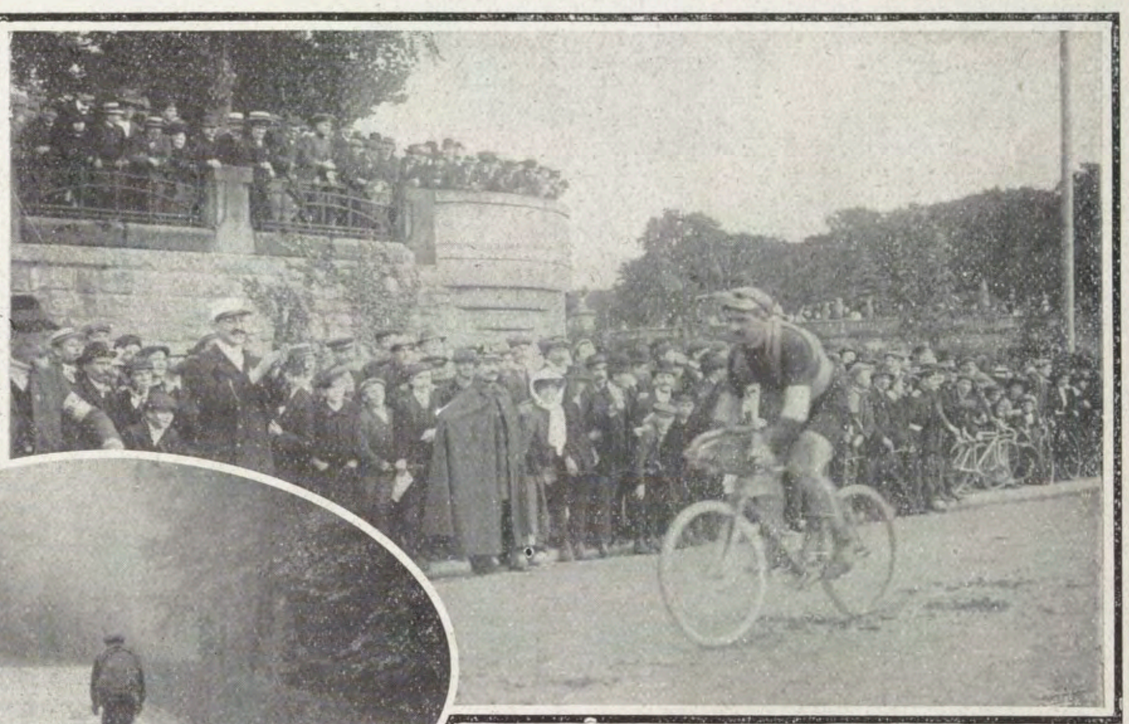
C'ÉTAIT bien la peine d'invoquer la chance dans l'article que j'ai donné ici même la semaine dernière. Je la priais de me venir en aide pendant le parcours. Hélas ! je ne l'ai pas encore rencontrée et je puis affirmer que jamais encore, dans aucune course, je n'ai eu plus de guigne : une guigne persistante, bête, infâme et cruelle, une guigne qui vous pousserait à abandonner tout de suite, si vous n'aviez pas un devoir à remplir, une guigne à se briser la tête contre les murs. Je ne voudrais pas vous imposer la lecture de mes plaintes et de mes lamentations ; mais vous tous qui me lisez, vous m'excuserez, car la peine que l'on confie vous procure une légère consolation. Or, dans l'état où je suis, je vous garantis que j'ai besoin d'être consolé comme un pauvre petit, qui voudrait se faire dorloter pour oublier ses chagrins.

Le Ballon d'Alsace.

Lafourcade a été décollé et monte seul le Ballon. Il finit 8e.

Etre battu sur sa valeur est certes fâcheux, mais malgré la mauvaise humeur que l'on en ressent, on se rend compte cependant qu'on ne pouvait faire mieux; mais se sentir en pleine forme, se trouver mieux qu'on ne l'a jamais été, tenter l'impossible pour triompher du mauvais sort, mener la course pendant 150 ou 200 kilomètres et, au moment où l'odeur du poteau d'arrivée vient jusqu'à vous et commence à vous griser, être obligé de s'arrêter par une crevaison, la rupture d'un pédalier ou une chaîne cassée, je ne connais rien de plus triste, rien de plus lamentable. Et c'est pourtant ce qui m'est arrivé à chaque étape jusqu'ici. Je sais bien ce que certains vont dire : « Petit-Breton est fini, il n'existe plus. » Même si je gagnais, je trouverai des détracteurs. Mais ce n'est pas à ceux-là que je m'adresse, c'est pour les gens de bonne foi que j'écris et ils peuvent être sûrs que si la veine voulait bien finir par me favoriser, si elle pouvait m'empêcher d'avoir de ces accidents stupides qui annihilent les chances des plus capables, il y aurait du sport et que Petit-Breton peut toujours répondre aux meilleurs.

Je ne suis d'ailleurs pas le seul dans mon cas. Regardez Emile Georget. Lorsqu'il s'est présenté à armes égales avec ses adversaires, il a triomphé avec désinvolture. Et c'était dans l'étape la plus dure disputée jusqu'alors. Mais après, il a retrouvé la guigne et c'est dix-



François Faber gagne la 2e étape.

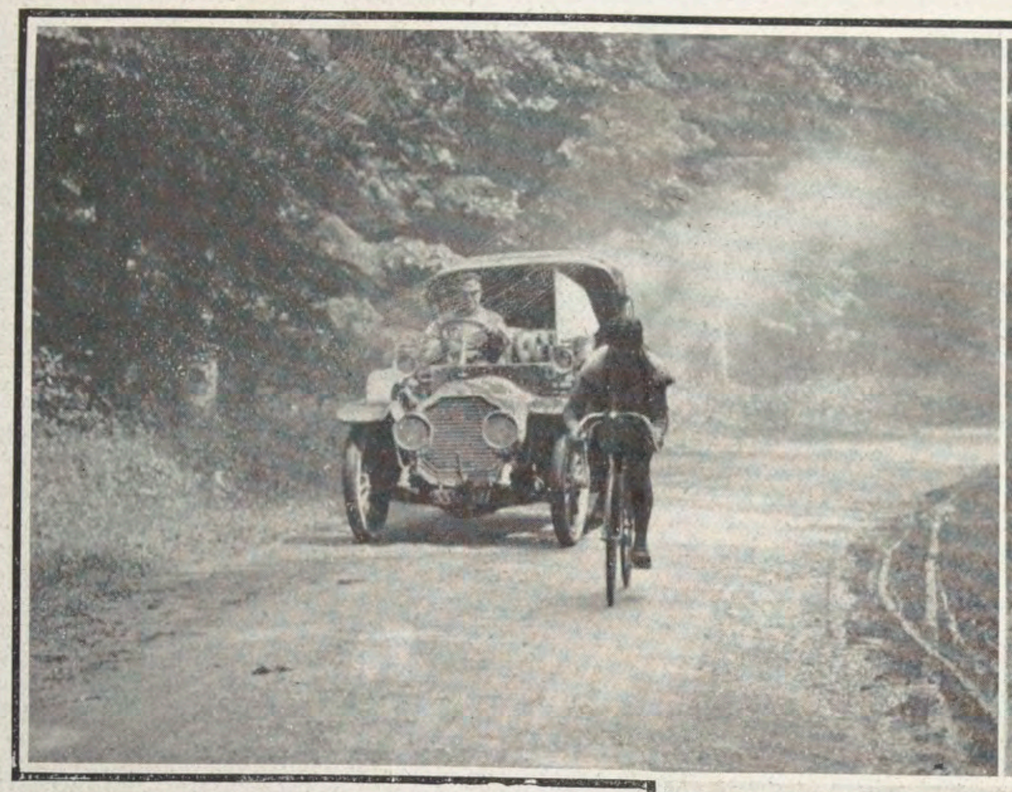
François Faber triomphe dans la 2e étape (Roubaix-Metz, 393 kilom.) en 13 h. 8, à 7 minutes d'avance sur Garrigou.

Petit-Breton et Lafourcade dans le Ballon.

Petit-Breton, qui a cassé sa chaîne, rejoint Lafourcade. Il terminera 7e.

Les malheurs de Lapize.

Lapize a crevé. Il est obligé de remplacer son boyau. Il termine 6e.



Ménager.

Ménager, qui a perdu contact, passe à côté de la voiture de nos envoyés spéciaux.

Emile Georget.

Georget a faussé compagnie à ses camarades et gagne, couvrant les 259 kil. en 9 heures 7.

huitième qu'il est arrivé à Lyon. Sans vouloir lui faire des éloges, en toute sincérité peut-on dire que ce soit sa place? Et à moi celles de 22e dans Roubaix-Metz, de 14e dans Belfort-Lyon ? Aussi n'avez-vous pas dû vous étonner étrangement lorsque les journaux vous ont dit qu'en arrivant à Lyon, j'ai été saisi d'une longue crise de larmes. Grâce aux consolations que me prodigua M. Ferrario, directeur de la marque que je représente et mon manager Ferriol, j'ai décidé de continuer, mais je puis vous affirmer que j'avais bien envie de me retirer de la lutte plutôt que de continuer à souffrir et à endurer un pénible calvaire qui, je l'espère, cessera avant mon retour à Paris.

François Faber montre qu'il est toujours le redoutable adversaire que j'eus l'honneur de vaincre en 1908, alors que j'étais plus heureux. Crupelandt a eu son heure de gloire dans la première étape, mais depuis, il n'a plus été aux places d'honneur qu'on escomptait déjà. Parmi ceux qui me précèdent dans la classement général, je redoute Cornet. qui semble renaître de ses cendres et marche à merveille; ce diable de Trousselier, dont l'allure est plus plaisante que jamais; Garrigou, qui paraît enfin devoir faire son chemin dans cette course; Lapize, qui n'a pas été heureux dans l'étape Belfort-Lyon et Ernest-Paul, qui est un redoutable isolé, plus redoutable, je crois, que Cruchon, dont le classement est pourtant d'une encourageante régularité. Quant à Vanhouwaert, je crains pour lui les étapes du Midi.

Evidemment, j'admire mes rivaux, mais je serais heureux cependant si un petit incident pouvait enfin égaliser leurs chances avec les miennes. Je ferai tout ce qu'il me sera possible pour triompher d'abord du mauvais sort et ensuite du plus grand nombre de concurrents que je pourrai. Y parviendrai-je ? Je le souhaite, et je serais heureux de ne plus vous ennuyer par le récit de mes plaintes. J'espère pouvoir maintenant vous raconter comment je gagne une étape. Il y a longtemps que j'ai oublié en quoi cette joie consistait, hélas !

LUCIEN PETIT-BRETON.

La voiture de la *Vie au Grand Air*.

C'est dans une excellente 6 cylindres Lorraine-Dietrich que notre rédacteur en chef a suivi l'étape Metz-Belfort. Il a pu apprécier la souplesse et la régularité de cette merveilleuse voiture.

Arrivée de Vanhouwaert à Belfort.

Vanhouwaert termine cinquième dans l'étape Metz-Belfort, en 9 heures 21. Il était, à Lyon, 3e du classement général.

Arrivée de Lapize à Belfort.

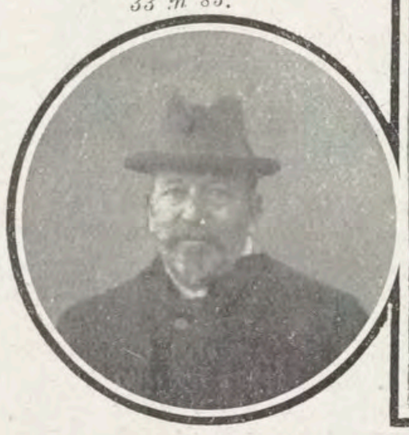
Lapize arrive sixième en 9 heures 27 derrière Vanhouwaert et devant Petit-Breton.

Paoli, de la 2e brigade de cavalerie, 1er du lancement du poids, 12 m. 41, et du disque, 33 m 85.

L'équipe de tennis de l'Ecole Nationale d'Agriculture de Montpellier. (Photo Vu ga.)

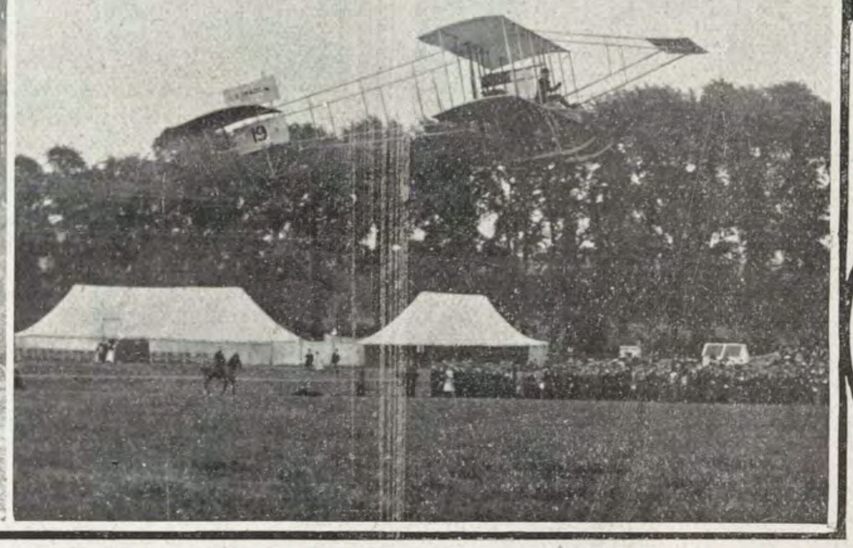
Orient, le vainqueur du Derby allemand (100.000 marks) disputé à Hambourg.

Faillot du 32e d'artillerie vainqueur du 100 mètres, 400 m. et 200 m. haies, aux championnats militaires.



M. Marius Dubonnet, le mécène sportif bien connu, vient de mourir.

Le chien policier Bury, bmastiff 1er prix Paris 1910, à M. Mittelbronn.



Un beau vol de l'aviateur Cecil Grace, au cours du Meeting d'Aviation de Wolverhampton. Les meetings se succèdent en Angleterre qui ne le cède en rien à la France sous ce rapport.

M. Louis Minart, qui vient d'être emporté subitement à l'âge de 47 ans.

Principaux Résultats sportifs du 4 au 10 Juillet

AÉRONAUTIQUE

MARDI 5 JUILLET. — Reims. — *Eliminatoires françaises de la Cou e Gordon-Bennett* (100 kilomètres) : 1. Leblanc, 1 h. 19 m. 13 s. 3/5 ; 2. Latham, 1 h. 24 m. 58 s. 3/5; 3. Labouchère, 1 h. 25 m. 21 s.

Course de vitesse (20 kilomètres) : 1. Latham 14 m. 58 s. 3/5.

Prix de la Hauteur : 1. Morane, 650 mètres.

JEUDI 7 JUILLET — Reims. — *Prix de la Hauteur :* 1. Latham, 1.384 mètres.

Prix de la Vitesse (10 kilomètres) : 1. Morane, 6 m. 46 s.

Prix des Officiers : 1. Lieutenant Féquant, 15 kilomètres.

VENDREDI 8 JUILLET. — Reims. — *Prix de la Vitesse* (10 kilomètres) : 1 Leblanc, 6 m. 33 s. 3/5.

Prix de la Totalisation des distances : 1. Olieslaegers, 420 kilomètres.

SAMEDI 9 JUILLET. — Reims. — *Prix de la plus grande distance en un vol :* 1. Labouchère, 340 kilomètres.

Prix des Constructeurs : 1. Antoinette

Prix des Passagers : 1. Aubrun, avec un passager, 100 kilomètres en 1 h. 36 m. 6 s. Avec deux passagers, Mamet, 92 kilom 750 m.

DIMANCHE 10 JUILLET. — Reims. — *Prix du plus grand vol :* 1. Olieslaegers, 392 kilom. 750 en 5 h. 3 (record du monde).

Grand Prix de vitesse : 1. Morane, 20 kilomètres.

Prix des Officiers : 1. Lieutenant Cammerman.

Prix de la Hauteur : 1. Latham, 1.384 mètres.

Coupe Michel Ephrussi : 1. Leblanc.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 10 JUILLET. — Colombes. — Championnats militaires. — *Lancement du poids :* 1. Paoli (2e section, Compiègne), 12 m. 41. — *100 mètres, plat :* 1. Faillot (32e d'artillerie), 11 s. 2/5. — *1.500 mètres, plat :* 1. Quillebœuf (62e ligne), 4 m. 21 s. 4/5. — *Saut en hauteur sans élan :* 1. Petri (128e d'infanterie), 1 m. 44 s.

CYCLISME

MARDI 5 JUILLET. — Metz. — La deuxième étape du *Tour de France*, Roubaix-Metz (398 kilomètres) est gagnée par F. Faber, 13 h. 8 m.; 2. Garrigou, 13 h. 15 s.; 3. Lapize, 13 h. 25 m.

JEUDI 7 JUILLET. — Belfort. — La troisième étape du *Tour de France*, Metz-Belfort 252 kilomètres) revient à Emile Georget, 9 h. 7 m. 2 s.; F. Faber, 9 h. 11 m.

SAMEDI 9 JUILLET. — Lyon. — La quatrième étape du *Tour de France* Belfort-Lyon (309 kilomètre est gagnée par Faber en 9 h. 44 m.

DIMANCHE 10 JUILLET. — Vincennes. — *Grand Prix Cycliste amateurs :* 1. Bailey ; 2. Texier; 3. Demangel.

Grand Prix cycliste professionnels : 1. Friol; 2. Rutt; 3. Schilling.

HIPPISME

LUNDI 4 JUILLET. — Rouen. — *Prix de la Société d'Encouragement.* (3.000 mètres, 10.000 fr.) : 1. Carlopolis, au baron Foy (Doumen); 2. Coppelia; 3. Le Druide. — P. M. : gag., 16 fr. 50; pl., 9 fr., 9 francs

Prix du Conseil Municipal (handicap, 2.500 mètres, 12.000 fr.) : 1. Malause, à M. Louis Prate (Cottencin); 2. Ismid; 3. Joyeux Drille. — P. M. : gag., 94 fr.; pl., 25 fr.; 9 fr. 50; 17 francs.

MARDI 5 JUILLET, — Compiègne. — *Prix de la Société d'Encouragement* (3 050 mètres, 10.000 fr.) : 1. Meliadis, à M. W. Darling (J. Kellett); 2. Oh! Là Là!; 3. Chateldon. — P. M. : gag., 15 francs; pl., 18 francs; 38 francs.

JEUDI 7 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Presto II* (1.000 mètres. 5.000 francs) : 1. Gibelin, à M. W. K. Vanderbilt (O'Neill); 2. Mistral VII: 3. Bassompierre. — P. M. : gagn., 9 fr. 50; pl., 13 fr.; 18 fr ; 60 fr. 50.

VENDREDI 8 JUILLET — Saint-Cloud. — *Prix de Bois-d'Arcy* (2.400 mètres. 8.000 francs) : 1. Ossian, au baron M. de Rothschild (Barat); 2. Hilda II; 3. Valentin. — P. M. : gag., 13 francs.

SAMEDI 9 JUILLET. - Enghien. — *Prix Valois* (haies, 2.500 mètres, 10.000 fr) : 1. Vaisseau Fantôme, à M. Deutsch de la Meurthe (A. Carter); 2. Alavlka; 3. Renteria. — P. M. : gag., 73 fr ; pl., 29 fr. 50, 20 fr. ; 60 fr. 50.

DIMANCHE 10 JUILLET — Auteuil. — *Prix de France* (steeple handicap, 4 500 mètres, 20.000 fr. Gentlemen-Riders) : 1. Sauveur, à M. A. Foacier (M. Balsan); 2. La Corse ; 3. Dynamo III. — P. M. : gagn., 90 fr.; pl., 28 fr., 21 fr. 50, 17 fr. 50.

NOS MORTS

Cette semaine a été douloureusement marquée par la disparition de deux hommes qui nous étaient chers : Louis Minart et Marius Dubonnet. Louis Minart, dont rien ne faisait prévoir la mort foudroyante, rendait le dernier soupir, mercredi soir, dans sa propriété de Verville, où il aimait à se reposer. Tous ceux qui ont pu l'approcher et apprécier son caractère loyal, sa bonté et ses qualités de travailleur infatigable, le pleureront; il pratiqua les sports et fut un collaborateur actif des journaux sportifs; mais les affaires l'absorbèrent complètement, et il fonda, avec M. William Huguet la grande agence Huguet-Minart, où se traite toute la publicité des éditions Pierre Lafitte et Cie.

M. Marius Dubonnet, le père de l'aviateur bien connu, Emile Dubonnet, s'est éteint, lui aussi, jeudi dernier; il avait sacrifié de grosses sommes à la cause du sport: que ce soit pour le cyclisme, la lutte, l'aviation, l'athlétisme, il fonda des challenges et des prix importants; la disparition de ce généreux sportsman va créer un grand vide dans notre monde où de semblables figures sont rares.

ERRATUM

C'est l'équipe du 49e d'infanterie, à Bayonne, qui a remporté, dans le bassin de Courbevoie, lors de la réunion des régates internationales, le Quatre militaires, et non le 3e du génie, à Verdun.

NOTRE GRAND CONCOURS DES ORIGINAUX

Deuxième liste de lauréats *(suite).*

Nous avons commencé, dans un précédent numéro, le compte rendu des résultats de notre grand Concours des Originaux, auquel ont pris part plus de 6 000 abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie. Voici la suite de la deuxième liste de lauréats :

73 lettres. — F. Balagnat. René Doyen. A. Tabot. E. Revel. F. Biten. Joseph Gérardin. E. Hairie. Mlle L. Henry. L. Peyramale. Garinier. Audéol. Mme Marcelle. Lafitte Bordeaux. Mme J. Bernheimer. Mme Dulong. Mme Antoine Alignan. Mme Adèle Toutain. Dugoy-Mirabeau. Mme Giraud. Paul Deligne. Constant. M. Poilleaux. Marie Duchêne. Mme Vve Gaillard-Noël.

72 lettres. — L. de Courcy. Camille Point. E. Garcet. Aline Turiault. H. Blake. Durand, à Mondoubleau. G. Capiot. Flinois. Mlle Jane Davia. A. Cotton. Blanchard. L. Loncle. Alban Sellier. T. Boisseau. Mme E. Levy. Juliette Donou. Jane Arnaud. Bnne de Lépinau. Eugène Petit. Jacqueline Port. I. Capton.

71 lettres. — J. Duchaine Paul Cherblanc. J. Flament. L. Lafolie. Mme Bugnet. Mme Eug. Bellay. A. Plassiart. L. Poulet. Mme Droniou. Mlle Le Thao. Mlle H. Jacob. Mme Dou. J. Sabourin. Eugène Petit. André Routier. A. Parisot. Marguerite Gaix. Coulon Villemot. J. Bondu. Lanchon. E. Bruckert. Maggie Bennett. A. Collin. Ph. Zürcher. R. Péju. Mme Vallesco.

70 lettres. — G. Fruchart. Mlle Le Thao. J. Leblond. L. Vincent. Stévenin. J. Durrieux. Marc de Fontenelle. Mme Isidore Lévy. M. Potdevin. Guérin. Robert Huguet. Mme Perny. Mlle Chantillin. H. Veyrac. H. Orrière. Gustave Plantier. Gustave Vincent. Mlle B. Mars. Mme Gloria. Mme Vereecque. Mlle Dayan-Chemoul. M. Brunelet. Dr Ducatillon. Jane Fogle. Mme Bibilz.

Chacun des lauréats mentionnés sur la liste qui précède recevra à domicile, dans le courant du mois d'août, l'original auquel il a droit et qui aura été désigné par le jury. Nous demandons, seulement, aux heureux concurrents de nous faire savoir, avant le 31 juillet, s'ils désirent que cet original soit choisi dans le lot très avantageux des encadrés, auquel cas ils auront à acquitter à la livraison, comme il a été dit, un remboursement de quatre francs pour le cadre et les frais de transport. Sans réponse d'eux c'est un original non encadré que nous enverrons en colis postal, port dû.

Nous ne pouvons répondre à aucune réclamation avan la publication intégrale des résultats.

(A suivre.

APRES LE MATCH JOHNSON = JEFFRIES

Ainsi que nous l'avions pronostiqué, c'est le nègre Jonhson qui a triomphé de Jeffries, lui infligeant la première défaite de sa carrière. Opinions de sportsmen

Si les Américains, par haine du noir, croyaient unanimement que Johson serait battu, les Anglais et les Français, qui ne se laissent pas aveugler par les préjugés, avaient la conviction que Jeffries devrait s'incliner. Il ne s'est pas seulement incliné : il s'est étendu par terre. Il est à supposer qu'il n'était pas knock-out et qu'il est tombé d'épuisement. Les photographies que nous attendons nous le prouveront. Il a résisté quinze rounds, mais à aucun moment il n'a mené la danse. Il est déjà beau, pour un boxeur qui a cessé de combattre pendant près de six ans, de tenir debout aussi longtemps. Jeffries fut le plus grand champion qui ait paru sur un ring, mais il s'était rouillé dans l'oisiveté. Il a dû baisser pavillon devant la vigueur, la science et l'adresse de son adversaire. Il n'y a pas lieu de s'en étonner.

Jeffries semble même avoir plus songé à l'affaire commerciale qu'au côté sportif de la rencontre. S'il avait été sûr de lui, s'il avait supposé qu'il n'était pas déchu, il aurait consenti, il aurait exigé de faire des matches préparatoires ; il aurait rencontré d'autres poids lourds et se serait adressé, pour l'entraîner, à des hommes en pleine forme au lieu de prendre, comme sparring-partner, des athlètes rouillés comme lui, tels Jim Corbett, Bob Armstrong, Sam Berger et Joe Choynski. Le grand coupable semble être Sam Berger, son manager ; il a toujours flairé le business, il a tenu son poulain à l'écart pour ne pas le déprécier, se contentant de lui faire faire des exhibitions dans les music-halls où il n'était opposé qu'à de modestes punching-balls. Il était fatal qu'il allât à la défaite. Et le plus curieux, c'est que toutes les étoiles du ring, sauf Battling Nelson, prédisaient la victoire du blanc, ajoutant qu'il jouerait avec Johnson ! Quel jeu lamentable, grands dieux, et comme le pauvre invincible vaincu doit le regretter. Il est vrai qu'il a une consolation dorée sur tranches !

En attendant des détails complets sur le grand match, nous avons demandé, à des notabilités sportives, leur opinion sur le résultat.

L'opinion de M. Romain Coolus. L'éminent auteur dramatique, M. Romain Coolus, qui est un fanatique de la boxe et qui assiste à tous les matches avec M. Tristan Bernard, est désenchanté :

— Le match Johnson-Jeffries, dit-il, vient de faire à la boxe une réclame bien fâcheuse et que, pour ma part, je regrette. Décidément, au moins en Amérique, le ring ne gagne guère à se transformer en damier. Si encore la rencontre de ces deux pions — pardon ! de ces deux champions — blanc et noir s'était produite dans des conditions régulières, il n'y aurait que demi-mal, mais elle était faussée dans son principe par la présence de la manivelle cinématographique. Johnson est un des plus grands boxeurs qui aient jamais existé (sans le cinéma, il aurait eu Tommy Burns, Ketchell et même Jeffries en moins de dix rounds) et je déplore que le vieux Jeffries ait cru devoir sortir de sa retraite et de sa légende pour apporter à notre opinion une confirmation nouvelle. Avant le malencontreux knock-out de Reno, elle était déjà faite !

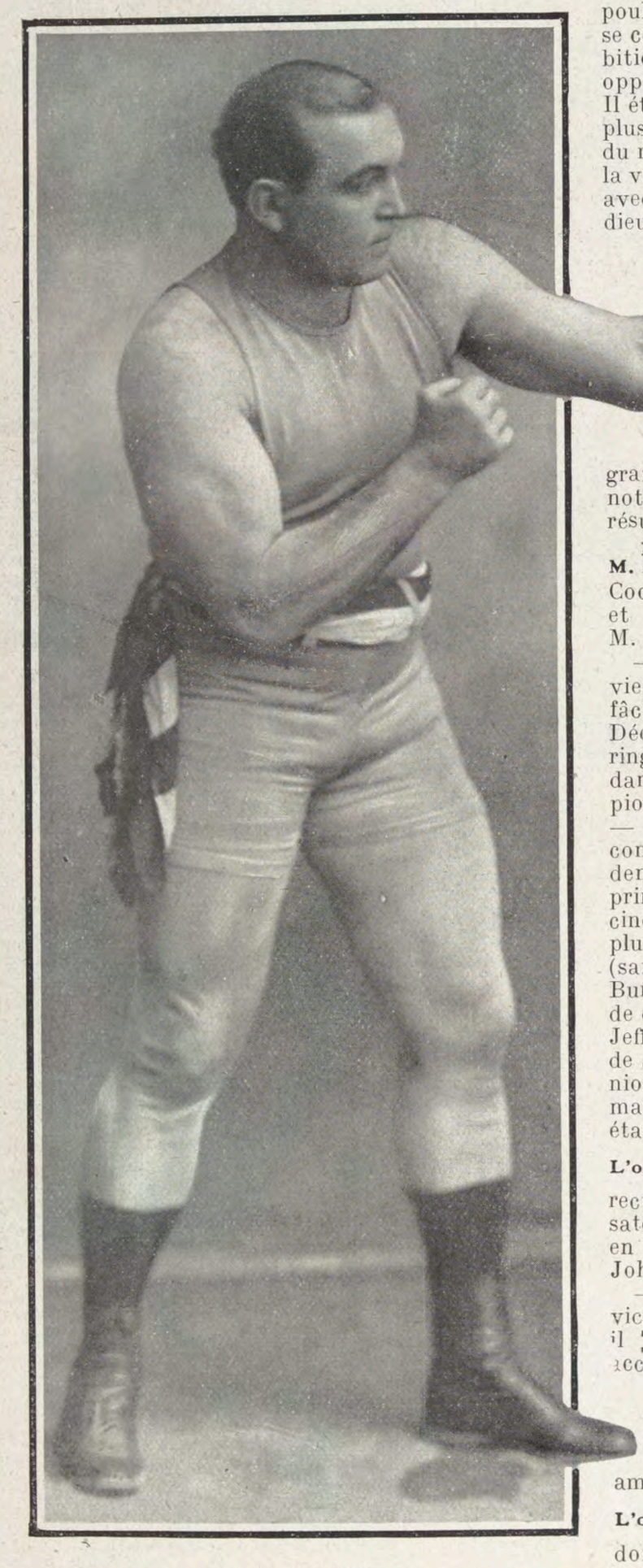
L'opinion de M. Vienne. M. Théodore Vienne, le directeur du Wonderland, qui est l'organisateur des seuls grands matches disputés en France, a toujours été partisan de Johnson :

— J'ai toujours pronostiqué, dit-il, la victoire de Johnson, car, par la façon dont il avait disposé de Tommy Burns, je lui accordais une valeur équivalente à celle de Jeffries, et je ne croyais pas que ce dernier pût avoir retrouvé sa forme après s'être laissé engraisser durant de longues années dans un doux farniente de fermier amateur.

L'opinion du Dr Phelan. Nous terminerons cette enquête en donnant l'opinion du Dr Luis Phelan, le sportsman américain qui a arbitré de nombreux matches à Paris :

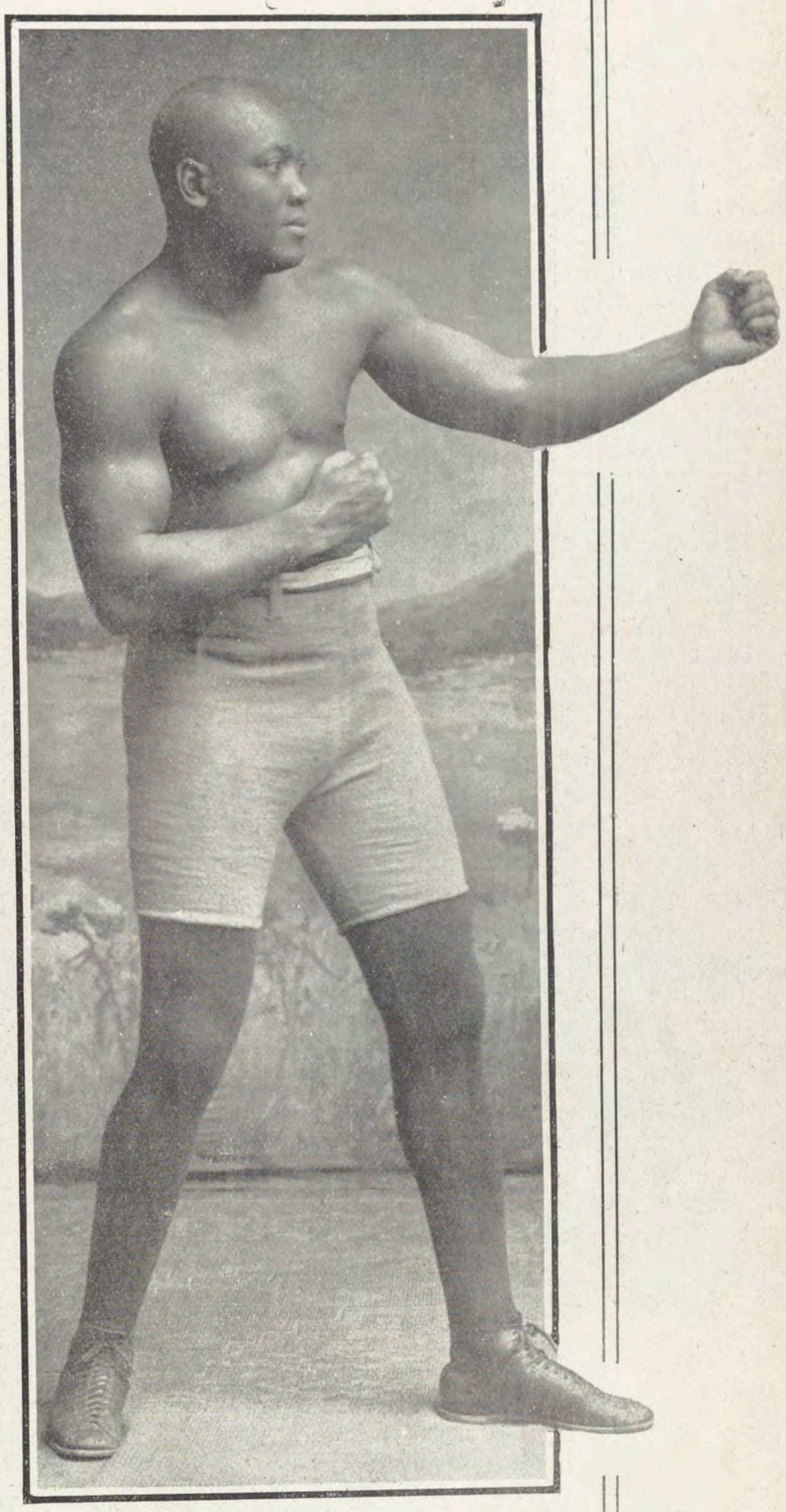
« Il n'est pas d'exemple, dans l'histoire du ring, de boxeurs qui, après s'être retirés, aient fait des rentrées glorieuses. Regardez Sullivan, Kid Mac Coy, etc... De plus, Jeffries s'était laissé envahir par la graisse et avait perdu toute son élasticité. Celle qu'il acquit par son travail n'était que factice. Cet entraînement ne pouvait suffire à rendre à ses muscles leur élasticité d'antan. Il ne pouvait retrouver ses forces de jadis. Ses dix ans d'oisiveté l'avaient diminué au point de vue sportif, il ne pouvait les regagner, quoi qu'il fasse. Un roi qui a abdiqué ne doit jamais essayer de s'imposer à nouveau, ses sujets se moquent de lui et le renvoient. »

JACQUES MORTANE.



James J. Jeffries.

James J. Jeffries, qui a été battu par Johnson au cours du 15e round du match disputé à Reno, le 4 juillet.



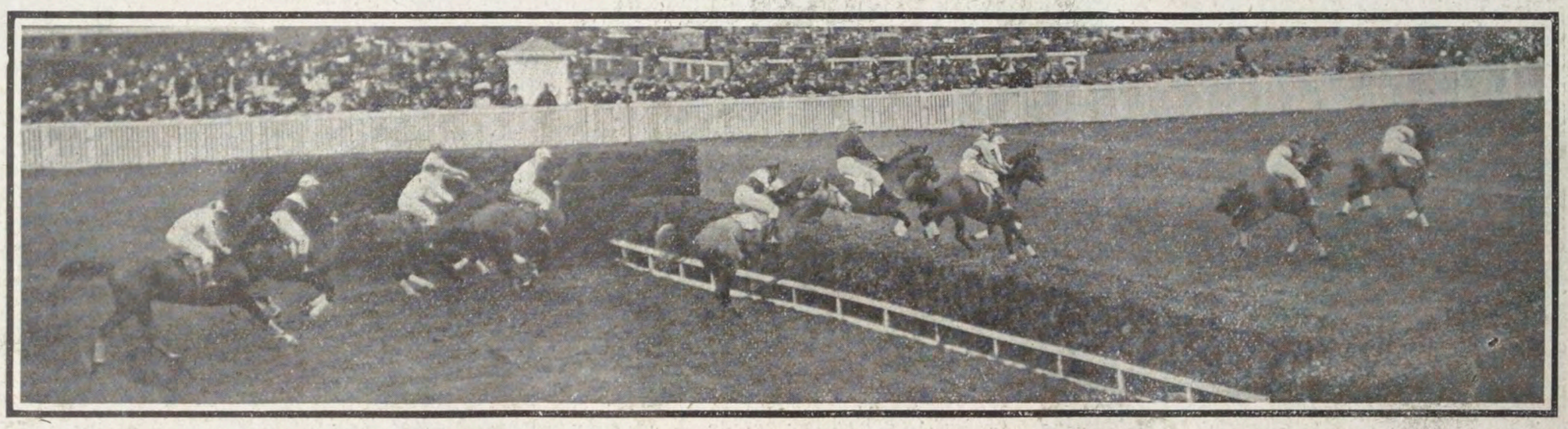
Jack Johnson.

Jack Johnson, qui est champion du monde depuis le 26 décembre 1908, est le premier nègre qui ait conquis ce titre.

LES COURSES DE LA SEMAINE

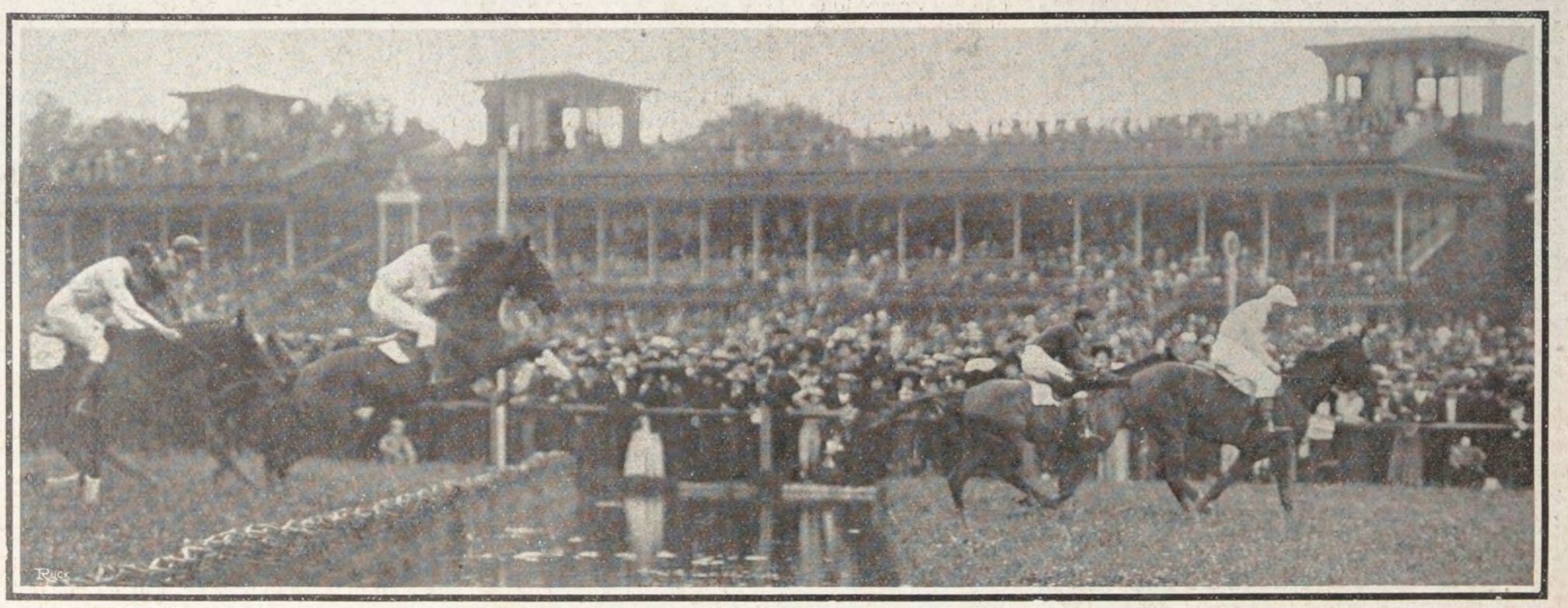
Prix Presto II (1.000 mètres. 5.000 francs, Maisons-Laffitte, 7 juillet. — L'arrivée.

Gibelin. Mistral VII, Bassompierre et Petit Paris sont partis en tête ; à l'intersection des pistes, Mistral VII semblait prendre le meilleur, mais Gibelin, poussé vigoureusement par O'Neill revenait sur lui et le règlait d'une encolure, Bassompierre troisième à trois quarts de longueur.



Prix Valois (haies, 2.500 mètres, 10.000 francs). Enghien, 9 juillet. — Le saut d'une haie.

Cette course réservée aux trois ans inédits réunissait 17 partants ; la favorite, Alavika, a succombé derrière Vaisseau Fantôme, un bon spécialiste des courses plates ; Renteria, qui a fait une course très dure, menant tout le temps, s'est classée troisième.



Prix de France (steeple-chase, 4.500 mètres, 20.000 francs, Gentlemen-riders). Auteuil, 10 juillet. — Le saut de la rivière du huit.

Sauveur (M. Balsan) s'est adjugé cette épreuve. Matelot a mené devant La Corse et Chanoine, Kaboul II culbutait au mur en pierre ; au huit Journaliste et Sauveur se rapprochaient, tandis que Matelot fléchissait. Sauveur passait bientôt, réglant La Corse et Dynamo III.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Leckstre